CICLI
MOTOCICLI
FRERA
DI FAMA MONDIALE

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Maggio — N. 5

Direzione Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Consoci, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
da staccare e rinviare alla Sede del T. C. I.
Chiusura della votazione: il 31 LUGLIO 1925

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio 1925 p. v.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al bilancio 1924 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi dal Regno e con 20 centesimi dall'Estero.

Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare. (L. 0,60; Estero L. 1.)

N.B. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1 Agosto 1925.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1924.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1924, pubblicato nella* Rivista Mensile del Touring "Le Vie d'Italia„ *N. 5, Maggio 1925, e sul foglietto d'informazioni N. 2, Aprile 1925 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.*

N.B. — Chi non intende approvare cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche Sociali:

Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1925-1926-1927.
1. **Badini** Dr. Comm. **Mario.**	1. ....
2. **Belotti** On. Avv. **Bortolo.**	2. ....
3. **Bognetti** Prof. Comm. **Giovanni.**	3. ....
4. **Johnson** Comm. **Federico.**	4. ....
5. **Moro** Rag. Cav. **Piero.**	5. ....

Sindaci scadenti dalla carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1925:
1. **Lonati** Cav. Uff. Rag. **Angelo.**	1. ....
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ....
3. **Rocca** Dott. Rag. **Gian Battista.**	3. ....

N.B. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le proposte modificazioni agli articoli 2, 18 e 38 dello Statuto Sociale, e di cui è cenno nel fascicolo cui la presente va allegata.

N.B. — Chi non approva è pregato di cancellare l'indicazione degli articoli.

Lembo da plegare

Bozze di stampa di ritorno
Art. 78 lettere *c) p)* del Reg. Gen. Postale

Affrancare
con bollo
da 10 centes.
dall' Italia
e da 20
dall'Estero

Alla

Direzione Generale
del
Touring Club Italiano

MILANO (5)
Corso Italia N. 10

Lembo da plegare

Secondo lembo da plegare (seguire la linea punteggiata)

Primo lembo da plegare (seguire la linea punteggiata)

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXI - N. 5 | Maggio 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria

dei Soci del Touring

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I., che si chiuderà il giorno 31 luglio 1925.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1924.
3. Voto sul bilancio consuntivo 1924.
4. Elezioni:

   a) di cinque Consiglieri in sostituzione dei Signori: Dott. Comm. MARIO BADINI, On. Avv. BORTOLO BELOTTI, Comm. FEDERICO JOHNSON, Rag. Cav. PIERO MORO, Prof. Comm. GIOVANNI BOGNETTI (scaduti per compiuto triennio e rieleggibili);

   b) di tre Sindaci in sostituzione dei Signori: Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Rag. Cav. Uff. ANGELO LONATI e Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA:

Modificazione degli articoli 2, 18 e 38 dello Statuto Sociale (v. Proposte a pag. 480).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31, 32, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1925.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° agosto 1925 iniziandosi alle ore 9.

Milano, 31 marzo 1925.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
Alfredo Zaffaroni

IL PRESIDENTE
L. V. Bertarelli

RELAZIONE DEL CONSIGLIO
PER L'ESERCIZIO 1924

CONSOCI,

Le espressioni di compiacimento che da parecchi anni il vostro Consiglio formola nel presentarvi il lavoro compiuto e il cammino percorso dall'Associazione, sono particolarmente calorose per l'esercizio 1924.

In quest'anno — l'8 di novembre — si compì il trentennio del Touring, festeggiato con una manifestazione che doveva essere modestissima, com'è nelle abitudini del Sodalizio, ma che invece assunse carattere ed importanza nazionale. Il ricordo di quella data procurò al vostro Consiglio franche espressioni di simpatia vivissima dall'Augusta Persona di S. M. il Re, da tutti gli alti poteri del Governo, dalle alte Cariche delle Camere, dell'Esercito, della Marina, da Associazioni ed Istituti di coltura e sportivi, dai più cospicui Rappresentanti dell'industria e del commercio, da Capo Consoli e Consoli e da un numero infinito di amici del Touring, dalla stampa tutta, solidale, senza distinzione di partito, nell'esaltare i servizi che il Touring ha reso all'Italia nei suoi trent'anni di fecondo lavoro.

Ma, pur restringendo l'esame al 1924, possiamo affermare che il bilancio morale dell'anno è fra i più belli che il Touring abbia mai presentato, mentre quello economico-finanziario dimostra la saldezza dell'Istituzione e, attraverso le cifre, una estensione nella nella propaganda delle opere rivolte all'interesse dei Soci e del Paese davvero confortante.

I. Movimento dei Soci. — L'anno ha segnato un aumento di 22.374 associati; raggiungendo al 31 dicembre il numero di 289.284. I nuovi Vitalizi nell'anno furono 11.255, in totale perciò 56.794.

Il vostro Consiglio ripete qui l'esortazione che costantemente vi ha sottoposto in ogni Relazione: tutti quelli che apprezzano l'opera del Touring e non vogliono restare dei platonici debbono farsi Vitalizi. Alla piccolissima spesa corrispondono invece vantaggi enormi per l'Associazione. Questa aspirazione perseguita costantemente dal vostro Consiglio giustifica le spese che annualmente si fanno per un'intensa propaganda diretta allo scopo specifico. Si rifletta a questa sola statistica: i Soci che al 31 dicembre '24 non avevano ancora versata la quota, erano in cifra tonda 100.000 (come a fine del '23), cifra impressionante, che darebbe seriamente da pensare se non si trattasse soltanto, come dimostra l'esperienza, di impenitenti ritardatari.

Ma il lavoro di ricupero di questi 100.000 Soci è eccezionalmente oneroso per spese di amministrazione e postali, per il costo ognor crescente delle sollecitazioni, per gli interessi passivi, per spese di incasso attraverso le banche e così via. I ritardatari sono un flagello, causa di spese e di disordine.

Quando tutti avranno compreso che col versamento di un'umile somma possono rendere un servizio enorme alla nostra Associazione, questa diventerà ancor più grande e potente.

II. Consistenza patrimoniale. — Il bilancio si chiude con un avanzo di L. 343.944,02, che permette, coll'eccedenza delle sopravvenienze attive, di portare il Fondo di Riserva da L. 1.749.855,45 a L. 2.096.336,96. Anche il Fondo di Garanzia vincolato pei Vitalizi crebbe quest'anno di L. 1.824.050 e di L. 26.000 pei Fondatori della Sede. Il patrimonio sale quindi complessivamente da L. 8.859.230,45, come era nel '23, a L. 11.055.760,96. Esso consiste in titoli dello Stato o da esso garantiti, calcolati al corso del 31 dicembre '24, eccezione fatta per i buoni del Tesoro valutati alla pari. Ciò è stato consigliato dal fatto che a mano a mano che i buoni si avvicinano alla scadenza perdono il plus-valore dovendo venire rimborsati alla pari.

Le azioni rappresentanti lo stabile della Sede corrispondono al puro costo di anteguerra e in tutte le valutazioni delle esistenze inventariate venne usata la massima prudenza.

Il plus-valore di corso nel '24 di titoli esistenti nel '23, fu di L. 194.874,97 e venne portato ad aumento del fondo « Fluttuazione valori » ammontante così a L. 399.957,51, il quale non potrà sembrare troppo modesto ove si tenga presente l'ammontare e la valutazione alla pari fatta dei buoni del Tesoro che da soli contano nel Patrimonio per L. 8.755.000.

III. Le spese per le pubblicazioni. — Le p[illegible]ese sostenute nell'anno per questo titolo Qu[illegible]tano a L. 5.743.951,82 con aumento di *tina* abbia. [illegible]0.000 rispetto all'anno precedente, un confort[illegible]scono alle seguenti pubblicazioni: di dar vita *Italia*, il *Foglietto d'Informazioni*, lucesse gl*Italia e dell'America Latina*, *La Sorgente*, [illegible] *Strade*, il *I volume della Guida del-*

l'Italia Centrale del T.C.I., il *V Fascicolo dell'Atlante Stradale al 300.000 del T.C.I.*, l'*Annuario Generale* e varie altre minori.

La cifra imponente, amministrata con rigorosa oculatezza, è un titolo di onesto orgoglio. Essa fu di 3.126.576,16 nel '21; 4.601.844 nel '22; 5.311.335,16 nel '23. È un crescendo grandioso, che dimostra l'aumento significativo della nostra propaganda turistico-colturale.

IV. La propaganda. — Figurano per essa L. 311.930,86, con una diminuzione di 84.000 lire rispetto all'anno precedente, pur comprendendo una impostazione di L. 50.000 per la propaganda nell'America Latina da svolgersi nel 1925. È da notare tuttavia che parte delle spese del '24 per il Sud America vennero ammortate con lo stanziamento già fatto nel bilancio del '23.

La propaganda comprende le spese per il Concorso a premi pei Vitalizi, per il nuovo Concorso Piccoli Alberghi nell'Italia Centrale e in generale per il miglioramento degli alberghi, per la distribuzione di medaglie, distintivi e diplomi ai Consoli, ai Soci propagandisti, per l'organizzazione del Corpo Consolare, per gli sconti e ribassi, gli affiliamenti, e una infinità di altre minute azioni.

V. Servizio Dogane. — La parte principale di questo servizio del quale riferimmo diffusamente negli anni precedenti, è sempre costituita dal rilascio dei trittici e dei *carnets de passages en douane* che sono affidati esclusivamente al T.C.I. per un decreto del 20 maggio 1903. Indice dell'importanza del servizio è l'ammontare dei depositi cauzionali che sono in continuo aumento. La rimanenza al 31 dicembre per la sola Cassa della Sede Centrale di Milano era:

1920	L.	2.498.489 —
1921	»	3.486.550,45
1922	»	6.758.530,45
1923	»	9.921.954,65
1924	»	13.232.684.—

Aggiungendo nel '24 i depositi alle altre nostre Casse di Torino, Genova, Roma, Firenze il montante dei depositi è di L. 19.544.784 come esposto in bilancio.

Nel 1924 vennero fatti depositi per circa 44 milioni di lire complessivamente.

Il rilascio dei trittici per gli Stati esteri ed il conseguente scambio dei trittici italiani, sono ormai ripresi con tutti gli Stati d'Europa con i quali veniva fatto fino al 1914. Si sta inoltre studiando il modo di affidare a nostri fiduciari il rilascio dei trittici italiani nelle due Americhe e nell'Egitto.

Nel 1924, dopo esaurienti studi, abbiamo riconosciuto l'opportunità particolarmente d[illegible] siderata dall'A.C.I. di offrire la possibilit[illegible] lo evitare il deposito di valori per il [illegible]ogiormento dei trittici e dei *carnets* u[illegible]icata. Gli stema di assicurazione. Dal luglio [illegible]o dai turisti plicata una convenzione con la « [illegible] i suoi im- Genova, assicuratrice ufficiale de[illegible]coloro — [illegible] talia, per cauzionare i trittici rilas[illegible]ntinuamen[illegible]ai soci dell'A. C. d'Italia. Nel febbraio del 1925 abbiamo concluso una convenzione con le Assicurazioni Generali di Venezia — che hanno delegato il servizio alla Soc. Anon. Ital. di assicurazione contro gli infortuni di Milano, nota per le facilitazioni che da molti anni fa ai Soci del Touring — per assicurare in condizioni consimili il cauzionamento dei trittici rilasciati a tutti i Soci del Touring. Questi possono però sempre attenersi alla tradizionale e preferita forma di cauzionamento, depositando titoli di Stato o contanti.

1. Nuovi tipi di trittici. — Siamo stati autorizzati dal Ministero delle Finanze ad emettere un trittico speciale per cauzionare gli autoscafi svizzeri importati temporaneamente attraverso i confini sui laghi Maggiore e di Lugano. Corrispondente al trittico italiano, il T. C. de Suisse ha emesso un trittico svizzero che conferisce al titolare facoltà reciproche. Entrambi i trittici valgono fino al 31 dicembre, qualunque sia la data del rilascio.

È allo studio presso le Associazioni internazionali un trittico destinato a cauzionare i rimorchi trainati da automobili da turismo. Questa forma di trasporto, quasi sconosciuta in Italia, è usata altrove per i bagagli personali e per le suppellettili da campeggio: talvolta si tratta perfino di veicoli leggeri nei quali i turisti possono alloggiare, qualunque sia la località dove si fermano. Concretata che sia la forma del documento, verrà chiesta al Ministero l'autorizzazione ad emetterlo.

2. Motocicli. — Per importare i motocicli negli Stati europei si adopera il trittico; ma la Svizzera ha introdotto da due anni un certificato di controllo che viene rilasciato a presentazione della tessera del Touring e senza far deposito alcuno. Il certificato rilasciato durante l'anno deve essere scaricato nel gennaio successivo, presentandolo insieme al motociclo ad un ufficio doganale svizzero. È stupefacente come i motociclisti per lo più non si curino di provvedere a questa facile formalità di scarico, sia per il loro interesse, sia per dimostrare un poco di riconoscenza per la grande agevolezza loro concessa. Però con la loro negligenza essi fanno un cattivo affare, poichè devono pagare 10 franchi svizzeri per avere il certificato consolare che attesti la presenza del motociclo fuori della Svizzera e parecchi altri franchi svizzeri per l'ammenda che la dogana applica ai ritardatari. Il T.C.I. poi si fa rimborsare le spese di questo lavoro grande, noioso e sterile che gli tocca fare per alcuni Soci negligenti; poichè non è da pensare che servizi di questo genere possano essere fatti gratuitamente, ossia a carico di tutti i Soci e delle rendite dell'esercizio.

3. Biciclette. — È ancora sospesa la facoltà [illegible]nferita in passato ai Soci del T.C.I. resi[illegible]enti all'estero, di importare temporaneamente la bicicletta senza far deposito e presentando la tessera del T.C.I. È noto che qualche Socio intraprendente aveva abusato della facoltà, rendendosi irreperibile ad importazio-

ne fatta e ha messo così il Touring nell'obbligo di pagare somme notevoli per diritti doganali dovuti in base alla garanzia prestata. La abolizione però ha danneggiato tutti quegli altri Soci che si giovavano correttamente della facoltà per i loro passaggi di confine. Il Touring sta studiando l'istituzione di una tessera di tipo speciale che, rilasciata con qualche cautela, potrà far ripristinare l'agevolezza che era molto apprezzata.

VI. Alcuni lavori compiuti nel '24. — 1. LE VIE D'ITALIA avevano già raggiunto nel gennaio del '25 la tiratura di 165.000 copie non avvicinata da altra pubblicazione periodica italiana di pari portata. Il numero degli abbonamenti cresce giornalmente e sarà di gran lunga aumentato nell'anno, in ragione diretta dell'interesse della rivista, dei molteplici problemi che essa tocca ed illustra, della cura che viene posta nel cercare materiale illustrativo sempre originale e bello — spesso eccezionale, tale da farsi ammirare — nel segnalare ogni iniziativa italiana meritevole di essere posta in luce nel campo del turismo e quelle attività che al movimento turistico sono legate da vincoli di interdipendenza.

Alla illustrazione della complessa opera del Touring si è sempre associata quella delle crescenti attività dell'ENIT. Le bellezze di natura e d'arte d'ogni parte d'Italia furono illustrate; ma industrie, imprese, impianti italiani ebbero anche la loro vivace illustrazione e fu sempre preso pretesto dall'esame di ogni singolo argomento per risalire ad una più vasta nozione, contribuendo efficacemente a migliorare la cultura del popolo italiano. Questo intento crediamo d'aver raggiunto. Ce lo dicono gli insegnanti che si valgono de *Le Vie d'Italia* per ravvivare l'opera loro nelle scuole; ce lo dicono le Autorità che ascoltano la voce del nostro periodico e provvedono a rimuovere gli inconvenienti da noi, per mezzo di esso, segnalati; ce lo dice soprattutto l'attenzione con cui le centinaia di migliaia di lettori seguono l'azione da noi svolta interessandosi ai problemi trattati, collaborando in mille modi al perfezionamento di questo possente strumento di coltura.

La coscienza dell'importanza de *Le Vie d'Italia* è in noi, ma è anche nei nostri Soci, sì che dobbiamo segnalare con gratitudine l'opera che i più attivi fra essi compiono per far in modo che *Le Vie d'Italia* giungano ad un numero di persone sempre maggiore, arrivino davvero ovunque esistano degli italiani o degli amici d'Italia.

Il prezzo di 12 lire per i solerti, di 18 per i ritardatari potè essere mantenuto; il magnifico volume del '24 è di 1400 pagine con oltre 1200 incisioni.

2. LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA, sono l'esponente notevolissimo e notatissimo dell'opera di espansione e di propaganda iniziata al principio dello scorso anno nell'America del Sud per contribuire ad un maggior scambio intellettuale e commerciale del nostro Paese con quelle fiorenti Repubbliche. Il periodico accolto con la più schietta simpatia dai nostri connazionali, giustamente desiderosi di vedere sempre più valorizzato all'estero il nostro Paese, ebbe accoglienze altrettanto lusinghiere presso gli stessi Americani del Sud, che subito compresero quale utile contributo il Touring avrebbe portato alla diffusione in Europa di un più giusto ed esatto concetto dei progressi compiuti in tutti i campi sociali dalle rispettive Nazioni. A mano a mano che questa propaganda andò traducendosi in atto, essa venne seguita in America con vivo interesse ed entusiasmo e numerosissime furono le adesioni e gli incitamenti di Società italiane, di uomini di governo e di alte personalità americane affinchè si perseveri in un'azione di così alto valore.

Per dare una prima spinta alla propaganda, il vostro Consiglio non esitò a mandare in America in un primo tempo il dott. Laffranchi, poi il rag. Rocca e l'on. Innocenzo Cappa, che con la sua insuperabile arte oratoria seppe far vibrare in un ciclo di conferenze tenute in Brasile, in Argentina e in Uruguay quel profondo sentimento patrio che sempre vive negli italiani all'estero.

Successivamente, grazie all'intervento dell'ing. Luigi Vittorio Fossati Bellani, il nostro Sodalizio potè prender parte alla manifestazione di propaganda nell'America Latina compiuta dalla R. N. *Italia* durante i suoi otto mesi di navigazione lungo tutte le coste del Continente Americano. Il vostro Consiglio tributa qui ancora una volta i sentimenti della propria gratitudine all'ing. Fossati Bellani per aver voluto partecipare personalmente alla crociera e per il suo generoso contributo finanziario che permise di far rappresentare il T. anche da un nostro Funzionario, l'ing. Ferruccio Cerri. I Commissari del Touring poterono svolgere nei 12 Stati da loro visitati, un'opera efficacissima di propaganda e di studio, i cui risultati non tardarono a manifestarsi. Stringendo contatti e relazioni con la stampa più autorevole delle numerose città visitate, che invero si dimostrò di una ospitalità e di una larghezza di vedute degna della più grande riconoscenza, essi riuscirono a dare una grande diffusione alla nostra azione ed ai nostri scopi. Proficue intese si strinsero pure con Società italiane ed americane, come pure con uomini di Governo, personalità e Istituti di coltura.

Durante il viaggio vennero pure gettate le basi di una vasta organizzazione Consolare, che ci asseconda con slancio e con crescenti risultati pratici, come pure vennero svolte intese con la Banca Francese-Italiana per l'America del Sud e la Italo-Belga. Il loro appoggio si dimostra estremamente prezioso.

Quanto a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* abbiamo la soddisfazione di poterne fare un confortante rapporto. Avevamo meditato di dar vita ad un periodico che in parte riproducesse gli scritti pubblicati ne *Le Vie d'Italia*, in parte desse notizia con articoli origi-

nali delle attività degli italiani nell'America Latina e delle risorse di quei paesi verso i quali muove il lavoro italiano. Ma il nostro periodico suscitò così vivi consensi e si diffuse così largamente anche in Italia — parecchie migliaia di abbonati già nel primo anno — che fummo fatti persuasi della necessità che ogni sua parte fosse di redazione originale, diversa da quella de *Le Vie d'Italia*. Gli argomenti che si riferiscono al nostro Paese vi sono infatti trattati in articoli di interesse più generale, tali da esercitare una viva attrazione sulla corrente del turismo d'oltre Oceano e anche da assicurare al nostro paese una miglior conoscenza da parte dei nazionali e degli italiani di prima e seconda generazione, che vivono nell'America Latina.

Gli articoli che illustrano località, regioni, risorse, impianti, industrie, imprese agricole ed ogni curiosità od elemento interessante le Repubbliche del Centro e del Sud America, sono il frutto di un faticoso lavoro di preparazione da noi condotto, di una incessante opera di ricerca che viene esperita con l'aiuto di coloro che hanno compreso l'importanza pratica del nostro periodico nell'assicurare una reciproca miglior conoscenza di popoli che parlano la stessa lingua o lingue rampollate dallo stesso tronco comune.

Anche per questa rivista, la massima cura fu posta nella predisposizione del materiale illustrativo: cosa non facile per l'altra riva dell'Oceano. La mole del volume del '24 comprende 1516 pagine di testo e il cospicuo numero di 1900 illustrazioni.

3. Guida dell'Italia Centrale. — Col volume distribuito nel '24, la *Guida dell'Italia Centrale* è ormai completa, salvo per *Roma e dintorni* di cui è detto più avanti. Esso contiene la descrizione del territorio a oriente e a mezzogiorno della linea ferrov. Firenze-Perugia-Terni-Roma, che si può considerare come la gran via, per eccellenza, del turismo.

L'opera, che sembra quasi naturale di considerare come il normale frutto della stagione di quel grande albero che è la Guida del Touring, è, nel fatto, un nuovo poderoso lavoro, rivelatore di infinite novità di una stupenda zona della Patria a trecento mila Soci, a qualche milione di lettori. L'abitudine di un volume di Guida all'anno non faccia dimenticare che tanto più straordinario è lo sforzo quanto più costantemente durato. E dal punto di vista librario, si tenga presente che commercialmente questo volume vale non meno di 30 lire, cioè i 300.000 esemplari gratuitamente diffusi sommano all'importo di almeno 9 milioni di lire.

4. Il V Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia al 300.000 del T.C.I., distribuito lo scorso anno, copre vasta zona del Mezzogiorno: la Campania, le Puglie, la Basilicata. Gli 8 fogli sono apprezzatissimi, tanto dai turisti che si recano a visitare Napoli e i suoi impareggiabili dintorni, quanto da coloro — e sono i più degli italiani — che continuamente sentono il bisogno di avere sotto mano una Carta delle comunicazioni esauriente e precisa, specialmente per le regioni meno note.

5. La IV edizione della Guida « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino ». — A breve distanza dalla terza (1923) si dovette provvedere ad una quarta edizione di 20.000 esemplari di questa ricercatissima Guida. Nonostante il breve spazio di tempo trascorso, numerose modificazioni furono introdotte nel testo e nella cartografia; si tenne anche calcolo degli ultimi mutamenti in musei e collezioni aristiche, come pure delle variazioni nei prezzi delle comunicazioni, nelle notizie di alberghi, ristoranti e così via.

6. La Guida d'Italia per gli Stranieri. — In questa iniziativa di sommo interesse patriottico il programma del Touring ha segnato nel '24 realizzazioni importanti. Dell'edizione francese è stato pubblicato e messo in vendita il 2° volume *Rome, l'Italie Méridionale et le Iles*, magnifico volume di 666 pagine, con 41 fra carte e piante. Buona parte del testo e della cartografia dovette essere creata di sana pianta, non esistendo ancora come base il materiale dei volumi riguardanti Roma e l'Italia Meridionale della Guida d'Italia per i Soci italiani.

Il nuovo volume ebbe eccellente accoglienza nel pubblico di lingua francese, ed è, per ora, la sola Guida apparsa all'estero che tenga conto dei profondi mutamenti avvenuti in Italia dal 1915 in poi. Questo secondo volume copre quanto ancora mancava dell'Italia; la vendita è affidata alla grande Casa Hachette di Parigi.

Nel '24 il Touring ha pubblicato pure il I volume *Northern Italy* dell'edizione inglese, la cui vendita è stata affidata alla Muirhead Guide-Books Ltd., filiazione della grande Casa Editrice londinese Macmillan and Co.

Il volume consta di 598 pagine ed ha una ricchezza veramente notevole di carte e piante: in tutto 62. Non è una semplice traduzione del I volume francese, bensì un adattamento alle esigenze del pubblico anglo-sassone, cogli aggiornamenti che nel frattempo si sono resi necessari. Il volume si presenta magnificamente nella legatura caratteristica delle Blue Guides della Casa Muirhead.

7. Il Servizio Informazioni. — Il Servizio Informazioni ha continuato a funzionare ad utilità dei Soci, che assai numerosi vi si rivolgono, sia per lettera che di presenza. Particolare importanza assume questo Servizio nei riguardi dell'Estero, da cui si ricevono frequentissime richieste di itinerari automobilistici, di informazioni sullo stato delle strade, su questioni turistiche, doganali, giuridiche, ecc. È questa una propaganda spicciola ma efficacissima, a favore del Paese, quasi un dovere al quale, per quanto per ragioni facilmente comprensibili il Servizio si riveli assai costoso, l'Associazione non può sottrarsi: essa si fa così apprezzare ogni giorno più nei paesi più lontani.

8. La Carta Aeronautica. — Effettuata nel

giugno dello scorso anno la consegna dei primi 40 fogli di questa Carta, si provvide subito ai rimanenti 14 fogli. Il Touring ha così assolto l'impegno preso di fronte al Commissariato dell'Aeronautica, e l'Italia è ora la prima Nazione del mondo in possesso di una Carta Aeronautica estesa a tutto il territorio.

9. La propaganda alberghiera. — La situazione del Touring di fronte a una certa categoria di albergatori (in generale quelli dei più alti prezzi) è alquanto curiosa. Tutti gli albergatori sentono, anche se non amano dichiararlo pubblicamente, che il Touring è da molti anni l'unica associazione che abbia curato con costanza e con mezzi adeguati la propaganda per il miglioramento dei piccoli e dei medi alberghi. Sentono anche che se il punto di vista del Touring è essenzialmente la difesa dell'interesse dei turisti, nondimeno a questa esso tende attraverso il miglioramento tecnico e amministrativo degli alberghi, cioè, in sostanza, con un positivo vantaggio anche dell'industria alberghiera.

Ma questi albergatori non sanno perdonare al Touring la franchezza con la quale di tanto in tanto esso colpisce, colla sua critica oggettiva, precisa e documentata, prezzi che ritiene sproporzionati a determinati servizi resi. La mentalità di questa categoria di albergatori fa ad essi dimenticare ogni merito del Touring nel campo alberghiero per considerarne soltanto ciò che ritengono come danno ad essi arrecato e vorrebbero, se fosse loro possibile, opprimere il Touring in quel qualsiasi modo che potesse obbligarlo al silenzio.

Il Touring ritiene che siavi in questo atteggiamento di una categoria di albergatori una certa dose di contraddizione. Se i fatti denunciati e documentati non costituiscono eccesso, perchè dolersene? E se lo costituiscono perchè non aiutare il Touring a frenare con una meritata deplorazione gli eccessi? Il Touring, che ha sempre proceduto con misura, non ignora la sincera e calorosa approvazione dei Soci, e sa pure che la sua voce ha tenuto in guardia molti dall'andare, nei prezzi, oltre certi limiti.

Ma l'opera del Touring va sempre più imponendosi anche in questo campo della propaganda alberghiera e non sono certo le opposizioni interessate che possono trattenerlo dalla sua azione, sostenuta dall'opinione pubblica concorde. Piuttosto è da augurare e da sperare che tutti senza eccezione si schierino con esso « pel buon motivo », come sulla pedana lo schermitore toccato accusa lealmente la botta ma non ne serba rancore.

La propaganda alberghiera è stata particolarmente intensa nel '24. Le varie pubblicazioni del Touring continuarono a diffondere sani principî e ad ammaestrare in una infinità di ambienti adatti. La più importante di esse: il *Manuale dell'Industria Alberghiera* — che svolge in 976 pagine con 348 incisioni e 63 modelli esplicativi ogni aspetto dell'industria — andò esaurendosi e se ne fece una ristampa. Anche questa è pure ora press'a poco assorbita, tanto che si sta approntando non una semplice nuova ristampa ma una edizione assai ritoccata in più parti.

La Mostra delle Forniture Alberghiere nella Fiera Campionaria di Milano assunse nella seconda vittoriosa prova del '24 importanza così più grande, che generò un'idea nuova ed audace: quella di destinare a questa mostra pel '25, in luogo dei capannoni di legno, un apposito palazzo. L'iniziativa venne rapidamente tradotta in realtà, grazie al concorso di numerosi industriali consociati per opera del Touring, che da essi raccolse all'uopo, in forma di anticipo (600.000 lire) cioè buona parte della cospicua somma necessaria, integrata con circa metà di altrettanto dalla Fiera. E nell'aprile di quest'anno il magnifico nuovo palazzo raccolse 137 espositori.

Una importante novità nella Mostra fu un concorso bandito nell'intento di sottoporre all'attenzione dei conducenti di alberghi minori e piccoli, materiale bene adatto ma molto economico per l'arredamento di camere, bagni e ritirate. Esso ebbe esito assai soddisfacente specialmente per l'arredamento delle camere. I risultati stanno per essere esaminati da una apposita giuria.

L'insegnamento professionale alberghiero si è svolto nell'anno decorso secondo la nuova sistemazione organica annunciata nella Relazione del '23 e che fu possibile mercè il largo appoggio finanziario dell'ENIT, della Sezione di Milano dell'Associazione Italiana Albergatori e di enti pubblici e privati. I *corsi preparatori* si svolgono in Milano, Como ed Arona e vi sono ammessi i giovinetti che frequentano le classi di corso popolare (6ª, 7ª, e, in alcuni Comuni, 8ª). La *Scuola professionale* poi accoglie i giovani che frequentarono negli anni '22-'23 e '23-'24 i corsi preparatori ed ai quali fu assicurato il collocamento in alberghi di Milano. I risultati che si ottennero con questo razionale reclutamento e con la tempestiva preparazione degli scolari, si sono già palesati fin dall'inizio del corso.

Si può così affermare, senza tema di esagerazione, che un passo promettente fu compiuto nell'addestramento del personale d'albergo, cosa del massimo interesse pel miglioramento del servizio.

Ma un punto cardinale resta sempre alla base della azione del Touring. Bisogna fare ogni sforzo perchè nuovi alberghi si costituiscano in Italia; bisogna persuadere banchieri, capitalisti, risparmiatori, gli albergatori stessi i quali sono, in genere, contrari, come si comprende, a rompere il monopolio di cui fruiscono, che l'industria alberghiera ha cessato da tempo anche in Italia di essere un affare a base ristretta e deve mettersi per vie ben più larghe di quelle fin qui battute. Le condizioni di ospitalità dei nostri grandi centri e di moltissime città di provincia, sono il più spesso insufficienti per quantità e deficienti per qualità, talvolta addirittura disastrose. Gli ordinari bisogni degli uo-

mini d'affari stessi ne sono compromessi. Il turismo vi si svolge faticosamente.

Ogni manifestazione di carattere eccezionale, come i convegni, le piccole e le grandi esposizioni, le adunate di qualsiasi natura, urtano inesorabilmente contro la insufficienza degli alberghi. La situazione diventa ogni giorno più insostenibile. Occorre perciò mettersi con ardimento e con fede sulla via delle nuove costruzioni. E per pagare d'esempio il Touring pensò di dar vita a Milano ad un nuovo albergo: opera lenta e faticosa in questi tempi specie per la ricerca dell'area.

Il Municipio di Milano, apprezzando l'iniziativa come atto di civismo, volle esso stesso fornire l'area e coadiuvare lo svolgimento dell'impresa nel modo più efficace. Naturalmente essendo escluso che il Touring possa gestire direttamente alberghi, esso promosse la « Società Anonima Albergo Touring » col capitale di 5 milioni. L'impresa tuttavia importerà circa 11 milioni e la somma rimanente verrà coperta con obbligazioni o con mutui. Caratteristico il fatto che per desiderio stesso di alcuni promotori che si sono uniti al Touring e del Presidente della Società Anonima Albergo Touring, si crearono 50.000 azioni da una lira di prima emissione, di proprietà del Touring stesso, chiamate fondamentali, con diritto a voto, tali da costituire la maggioranza azionaria e rappresentanti la vigile disinteressata tutela che la vostra Associazione darà all'Albergo Touring.

Ciò darà modo di mantenere i prezzi nei limiti della maggior equità, pur tenuto conto di un'equa rimunerazione al capitale.

Tutto questo complesso di attività a favore dello sviluppo alberghiero nostro, ha reso indispensabili maggiori contatti cogli albergatori stessi e con tutti coloro che vivono attorno all'albergo: fornitori, impiegati, personale d'albergo e così via. Il vostro Consiglio ha perciò fondata un'apposita rivista, *L'Albergo in Italia*. Essa si propone soprattutto di svolgere un'intensa opera per il miglioramento dei medi e piccoli alberghi, secondo le tradizioni del Touring. Sono essi che presentano le maggiori deficienze, mentre interessano la clientela di gran lunga più vasta. Vi è per essi un campo sterminato di miglioramenti radicali o particolari, che la nuova Rivista presenterà in modo semplice e pratico, tale da permettere ad ogni medio o piccolo albergatore applicazioni larghe o modeste secondo le sue direttive ed i suoi mezzi. Ma ancor prima di stampare il primo numero, il T. propose all'ENIT, che con votazione unanime del suo Consiglio accettò plaudendo, che il nuovo periodico fosse di entrambi gli Enti, onde poter così dargli più vasta diffusione di propaganda. Così parecchie migliaia di copie mensili con indirizzi forniti metà dal T. metà dall'ENIT — indipendentemente dagli abbonamenti in 10 lire (pel primo anno cominciando da aprile solo L. 7) — saranno distribuite gratuitamente ad altrettanti alberghi giudiziosamente scelti di cui non si possa sperare l'abbonamento spontaneo, ma che sia lecito ritenere possano essere spinti dalla propaganda verso il meglio.

Nel '25 si ripete infine il *Concorso Touring-ENIT per il miglioramento dei piccoli alberghi nell'Italia Centrale*: i risultati del primo Concorso del '23 furono veramente soddisfacenti, ma i promotori si persuasero che se i buoni frutti ottenuti non fossero stati consolidati, tutto sarebbe andato in breve disperso.

10. IL TURISMO SCOLASTICO. — Il '24 fu pure un anno di sviluppo di questa nostra iniziativa. Alle molte Commissioni già costituite se ne aggiunsero altre, ad Ancona, Girgenti, Predazzo, Rivarolo Ligure, Schio, Sciacca. La Calabria ne ebbe a Cosenza, Reggio e Catanzaro. Merita un cenno particolare la Commissione di Catania che ha istituito sottocommissioni a Fiumefreddo, Palagonia, Calatabiano, Biancavilla.

Dappertutto si organizzarono gite ed escursioni in montagna e in collina, a città, monumenti d'arte, opifici, miniere.

Manifestazioni all'infuori delle ordinarie furono due campeggi in montagna sapientemente organizzati uno dalla Commissione di Susa al Rifugio del Giaset (m. 2640) e uno dalla Commissione di Bergamo al Barbellino (m. 1896), e un Convegno delle neocostituite Commissioni calabresi sul M. Reventino.

Una collaborazione apprezzata e che può considerarsi connessa a quella del nostro Turismo Scolastico fu data dal T. alla benemerita Associazione « Per la Scuola » di Milano, coadiuvandola nell'organizzazione dei suoi « viaggi premio » destinati ai migliori fra i volonterosi che dopo aver trascorso la loro faticosa giornata negli uffici e nelle officine dedicano le ore destinate al riposo ad accrescere la loro coltura.

In questo ordine di idee si può aggiungere qui che è desiderio del Consiglio che il Turismo Scolastico si orienti sempre più a muovere masse maggiori di aderenti e verso mete di istruzione e di educazione non soltanto montane.

11. LA SORGENTE. — Il periodico, organo ufficiale del Comitato Nazionale del T.C.I. per il Turismo Scolastico, ha, come per il passato, il còmpito di illustrare l'attività delle Commissioni di Turismo Scolastico e, in genere, di diffondere tra i giovani l'amore per il turismo, fonte di salute fisica e morale, contribuendo alla loro educazione col far conoscere le più nobili iniziative nel campo dell'arte e del lavoro e col descrivere ed illustrare le bellezze naturali della Patria.

Coll'inizio del nuovo anno esso venne alquanto trasformato nella forma, perchè da mensile è diventato quindicinale, e nella sostanza, perchè furono introdotte nuove ed interessanti rubriche, come racconti di viaggio, nozioni di vita pratica, ricreazioni scientifiche, filatelia, concorsi a premio, ecc.

L'aumentata diffusione dimostra chiaramente che in tal guisa si è colmata una la-

cuna, offrendo una lettura attraente e desiderata ai giovanetti fra i 10 e i 15 anni.

VII. Per i lavori in corso o in preparazione. — La cifra che rappresenta gli « impegni vari » di bilancio segue di pari passo lo sviluppo dell'Associazione. Essa è nel bilancio ultimo di L. 2.513.846,69 con un aumento di L. 553.828,65 rispetto al 1923. Questi impegni rappresentano per la maggior parte accantonamenti per grossi lavori in corso o che si prevede di dover presto iniziare per assolvere còmpiti assunti. Era particolarmente consigliabile la maggior prudenza nei riguardi dell'*Annuario Generale* e della *Guida di Roma e dintorni*, di cui si dirà più sotto: due volumi riusciti di mole veramente eccezionale, tali da stupire chi, ricevendoli, vorrà considerare che sono dati assieme al *VI Fascicolo dell'Atlante Stradale*, in corrispettivo di una quota di L. 10 oppure col reddito della quota vitalizia di L. 150!

1. Il IV Volume della Guida dell'Italia Centrale descrive *Roma e dintorni*. Essa comincia a distribuirsi ai Soci mentre si diffonde questa Rivista. Basta l'enunciazione del titolo per sentire l'interesse grandissimo, eccezionale di questa parte della Guida d'Italia.

La redazione del volume venne condotta con cure infinite e con intenso amore. Tre articoli lo hanno presentato in *Vie d'Italia:* cosicchè non vi si ritorna qui.

L'argomento è veramente di una vastità eccezionale ed anche la materia sorpassò di molto i limiti dei volumi distribuiti negli ultimi anni, che si aggiravano sulle 600 pagine. Questo di Roma raggiunge quasi le 900 ed ha una cartografia ricchissima, completamente originale, redatta dalle fonti più recenti, spesso inedite; sono 72 tra carte, piani, disegni di edifici.

2. La II edizione della Guida delle Tre Venezie. — Nella nuova edizione — che si spera pronta per il giugno — la Guida è completamente trasformata. I volumi, anzichè due, saranno tre. Le innumerevoli modificazioni verificatesi in questi ultimi anni, le sistemazioni avvenute, il riordinamento di gran parte delle gallerie e dei musei, la delimitazione definitiva della frontiera con l'annessione di territori che nel '19 sembrava dovessero rimanere esclusi dai termini della Patria, indussero una maggior estensione, che permette di descrivere con l'ampiezza dovuta le nuove provincie e colmare le lacune. Profonde trasformazioni si fecero per le città principali e alcuni itinerari, specialmente quelli che ora più non risentono le conseguenze della guerra; nuove descrizioni si poterono fare del Pasubio, del delta del Po, di numerose strade del Friuli, delle vie di accesso da Fiume alla Jugoslavia, delle isole del Carnaro. Mutamenti importanti furono anche introdotti nella toponomastica: furono aggiornate le quote secondo i rilievi più recenti dell'I. G. M.; coordinate e completate le notizie topografiche e storiche sui luoghi di guerra, indicati molti dei Cimiteri militari; fornite le più precise notizie sui rinnovellati rifugi alpini. Nella parte introduttiva il cenno economico-statistico fu completamente rifatto, e le notizie pratiche subirono importanti modifiche. Furono aggiunti i prezzi di molti alberghi; delle ascensioni di montagna fu indicata con segni convenzionali la maggiore o minor difficoltà. Per la parte cartografica, oltre ad un completo aggiornamento della dotazione già esistente, furono aggiunte alcune Carte al 250.000, otto nuove piante di interni di edifici e una carta d'insieme di tutte le carte dei tre volumi.

3. Il VI Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia del T.C.I. è in corso di distribuzione gratuita e al momento di licenziare alle stampe questa Relazione ne sono già state spedite 200.000 serie. Comprende Calabria e Sicilia. Sono ad oggi 48 fogli della Carta al 300.000 pubblicati: colossale distribuzione di complessive 13.100.000 copie, del tutto senza precedenti. Nel prossimo anno l'opera sarà finita.

4. La Grande Carta Automobilistica al 300.000 del T.C.I. — Annunciata fin dallo scorso anno non potè ancora essere stampata per ragioni industriali. L'enorme lavoro presso gli stabilimenti di litografia che producono per noi, non ha consentito di cominciare prima la stampa. Una causa di ritardo fu pure determinata da un desiderio di perfezionamento che sarà molto apprezzato dal pubblico. Infatti si è pensato di indicare su questa carta i passaggi a livello aperti e incustoditi, indicazione che riuscirà preziosa agli automobilisti e li renderà avvertiti e prudenti sul possibile pericolo. Entro il corrente anno tuttavia usciranno senza dubbio i primi fogli di detta Carta: essi saranno in totale 10 del formato di cm. 82 per 110, ripiegati a libretto, nella comodissima forma dell'attuale nostra Carta Automobilistica 1 : 650.000.

5. La Guida per gli Stranieri. Seconda edizione del I volume in francese. — È già in preparazione una seconda edizione del volume « L'Italie - des Alpes à Rome ». Testo e carte verranno aggiornati accuratamente, rivedute in genere tutte le notizie.

6. Una nuova Guida. — Nel contempo è stata iniziata la compilazione del volume in francese « L'Italie en un volume », che descriverà in maniera compendiosissima tutta Italia in circa 650 pagine. Non si tratta di riduzione dell'opera in due volumi, ma di compilazione completamente nuova con caratteristiche alquanto diverse.

7. La Guida in inglese. — La preparazione del II Volume *Southern Italy including Rome Sicily and Sardinia* è proceduta alacremente per modo che sarà pronto per fine di primavera. Sarà di oltre 650 pagine, con 55 fra cartine e piante. Come per il I Vol. non si tratta solo di una traduzione del volume francese, ma bensì di un completo adattamento alle esigenze colturali e mentali del pubblico di lingua inglese.

8. La Guida in tedesco. — Il lavoro di preparazione è stato portato molto avanti e la stampa sarà iniziata fra pochi mesi. Anzichè in due volumi l'edizione tedesca sarà in tre, che seguiranno a breve distanza l'uno dall'altro. Inoltre è prevista la pubblicazione di un volume *Italien in einem Bande*, come per l'edizione francese. L'esclusività della vendita è stata affidata alla Casa « Grieben-Verlag Albert Goldschmidt » di Berlino, che inserirà i nostri volumi nella sua vasta collezione « Griebens Reiseführer ».

L'iniziativa del Touring per una Guida italiana ad uso degli Stranieri nelle loro lingue è dunque in pieno sviluppo. Fra non molto, cioè entro il '26, il Touring avrà lanciato all'estero tre volumi in francese, due in inglese, quattro in tedesco, completamente redatti, stampati, rilegati qui, affidati per la diffusione a case potenti. Sono nove volumi che, crediamo di poterlo affermare senza falsa modestia, faranno onore al Paese. Dal punto di vista economico, pur da considerarsi come essenziale poichè si tratta complessivamente di un impegno che rasenterà i due milioni, il vostro Consiglio si sente tranquillo, nè si sarebbe avanzato verso la traduzione tedesca e l'« Italia in un volume » in francese e in tedesco se i risultati attuali non gli dimostrassero che questo bilancio delle edizioni estere si chiuderà con un probabile disavanzo così limitato da consigliargli di continuare a estendere quest'opera di così evidente importanza turistica e nazionale.

9. La Carta delle Grigne. — Essa non ha potuto essere compiuta per la necessità di dare la precedenza a lavori di maggiore urgenza, specialmente al Grande Atlante Internazionale, che ha assorbito tanta parte della nostra potenziazlità tecnica e allo sviluppo enorme delle Carte per la Guida, ma non è affatto dimenticata. Non appena sarà possibile verrà ripresa e condotta a termine. Accarezziamo l'idea di una serie di queste carte, ma solo l'avvenire potrà dire se sarà attuabile.

10. La Guida della Libia. — Continua ad interessare vivamente. Esaurita completamente la ristampa, abbiamo già intrapreso una seconda edizione accuratamente aggiornata. Speriamo per fine d'anno di condurla a termine. Appoggi cordiali abbiamo all'uopo dal Ministero delle Colonie e da S. E. Volpi.

11. La Guida della Colonia Eritrea. — Per questa Guida, che riuscirà senza dubbio interessantissima, il lavoro è principiato da tempo. Le collaborazioni locali cominciano a dare i loro frutti, grazie anche all'intervento personale di S. E. il Governatore Gasparini e del Ministero delle Colonie.

12. L'Annuario Generale è in corso di stampa. Già si disse lo scorso anno che esso avrebbe presentato una modificazione radicale, tale da raddoppiarne di colpo il valore con una aggiunta a cui ci siamo decisi, malgrado i riflessi economici che finora ci avevano trattenuti dall'adottarla. Si tratta di aggiungere ai Comuni tutte le Frazioni; enunciazione, semplice ma in pratica di portata enorme sia per la redazione, sia per il costo. Effettivamente il nuovo *Annuario Generale* sarà un volume di oltre 1600 pagine ossia un grosso dizionario. Le località elencate sono circa 40.000 (10.000 nei precedenti Annuari) e per ognuna di esse sono forniti dati demografici, geografici, turistici e pratici importantissimi. Furono aggiunte tutte le località in cui, secondo la più recente sistemazione, si trova un cimitero di guerra. Per ogni Comune sono state aggiunte la molto desiderata distanza dal Capoluogo di Provincia; l'indicazione dei Reparti della Finanza; l'organizzazione giudiziaria, ecclesiastica e militare.

Nella parte estera si sono aggiunte le principali località dell'America Latina in relazione al nostro programma di espansione colà. Sono all'incirca 400 località nominate e per ciascuna di esse si è cercato di fornire i dati più precisi e completi. La Corsica, la Dalmazia, la zona francese di confine, la Tunisia ebbero pure ampliamenti di notizie rispetto alle precedenti edizioni. Una novità sarà pure il notiziario sull'Eritrea, che costituisce un capitolo a parte, quasi un grazioso anticipo della Guida in preparazione.

L'*Annuario* porta i dati demografici più minuti, cioè la popolazione accentrata e la sparsa secondo il censimento del 1921 ed è questa una preziosa primizia del Touring ai Soci. Queste notizie non furono ancora pubblicate da nessuno perchè inedite e la Direzione Generale della Statistica, a cui il vostro Consiglio e tutti i Soci debbono rivolgere un pensiero di viva riconoscenza, si è compiaciuta di far calcolare, stralciare e trascrivere appositamente i dati interessanti l'Annuario, riconoscendo l'importanza della pubblicazione.

L'*Annuario* è gemello della *Guida di Roma e dintorni* come sforzo economico. Infatti si può credere che 1600 pagine di notizie raccolte e ordinate con scrupolo attraverso migliaia di inchieste, 1600 pagine di composizione fittissima e correttissima, circa 250.000 chilogrammi (ai prezzi attuali!) di carta, la stampa di questi più che 480 milioni di pagine, la loro legatura, la loro spedizione colle gravi tariffe postali odierne, superino le possibilità finanziarie del Touring. Ma il vostro Consiglio crede d'aver fatto accantonamenti e conti prudenti ed è sicuro che ogni buon Socio si sentirà moralmente obbligato a far della propaganda e a pagare di esempio diventando Vitalizio se già non lo è.

13. Il Grande Atlante Internazionale del T. C. I. — La grande opera va maturando con ritmo sicuro e rapido. Le impazienze dei Soci che pur ne valutano a sufficienza l'importanza colossale, le difficoltà, e la natura stessa, ben diversa da altri atlanti di struttura affatto differente e non paragonabile, stanno per essere soddisfatte.

Il campione presentato al Congresso Geografico di Firenze del '21, fu seguito a quel-

lo di Genova dell'aprile '23 coll'esposizione d'una ventina di tavole, che destarono l'ammirazione dei geografi ivi convenuti e provocarono due solenni ordini del giorno del Congresso e Sezioni riunite, pubblicati in *Vie d'Italia* e sparsi in tutto il mondo.

L'opera era già allora, dopo gli studi preliminari e l'organizzazione compiuta, in vigoroso sviluppo. In seguito ebbe uno slancio sempre crescente. All'infuori di L. 557.600 spese per altri impianti di Carte varie nel periodo di dopoguerra, e di L. 123.350 per la Scuola di cartografia, le spese fatte per il solo Grande Atlante si riassumono così:

1919	L.	83.800
1920	»	175.450
1921	»	234.450
1922	»	294.900
1923	»	342.000
1924	»	445.000
Totale al 31 dic. 1924	L.	1.575.600

Da allora il personale sempre più numeroso adibito all'Atlante ha portata l'erogazione a 60-70 mila lire il mese.

Oggi crediamo di poter assicurare che, salvo casi imprevisti di forza maggiore, tutto è disposto in modo che il Grande Atlante possa essere presentato completo al Congresso Geografico che si terrà in Milano nel '27, la cui organizzazione si appoggia al Touring e di cui il Comitato Esecutivo è presieduto, per nomina del Comitato Geografico Italiano, dal Presidente del Touring.

Se la speranza si realizzerà, come ne abbiamo la certezza morale, l'Italia avrà assolta, con rapidità che i competenti giudicano unica, una redenzione colturale che non ha precedente alcuno nel campo specifico e di cui gli Italiani tutti si sentiranno altamente soddisfatti. Ogni Socio del Touring potrà allora orgogliosamente dire di avere personalmente contribuito a questa grande opera nazionale.

La Direzione del Touring ha ormai anche gli elementi per lo studio del prezzo al quale il Grande Atlante sarà ceduto ai Soci, e, senza volerlo oggi precisare, può nondimeno assicurarli che sarà un prezzo di propaganda da stupire e tale da diffondere la bella opera con grandissima rapidità e in misura tale da costituire un contributo enorme alla coltura popolare di tutto il nostro Paese.

14. Il Concorso per il manuale pratico di educazione della volontà, dotato di un premio di L. 20.000 dovuto alla munificenza del comm. Luigi Brioschi e di un premio speciale di lire 1000 riservato al migliore concorrente che faccia parte delle truppe alpine, ha avuto esito eccezionale come interessamento di gareggianti, poichè ben 182 furono i lavori presentati. La Giuria sta esaminando il ponderoso materiale, ciò che richiederà naturalmente un tempo non indifferente.

VIII. Le Gite Nazionali. — Il grande successo del viaggio in Sicilia del '23 fu, se possibile, superato da quello ripetuto nel '24 sull'identico itinerario per soddisfare le numerose iscrizioni in soprannumero dovute respingere nell'anno precedente. Grandiose le fraterne accoglienze dei cittadini di Cefalù, di Piana dei Greci, di Randazzo; solenni quelle delle Autorità di Girgenti, Catania, Giarre, Nicolosi, Zafferana; il viaggio con la Circumetnea fu un succedersi di festeggiamenti inaspettati e spontanei. D'interesse veramente eccezionale la visita all'impianto idroelettrico dell'Alto Belice col lago artificiale di Piana dei Greci, ove l'ospitalità della Idroelettrica Siciliana superò ogni cortesia immaginabile, la traversata delle lave di Linguaglossa ancora fumanti dopo l'eruzione dell'anno precedente e la meravigliosa rappresentazione classica nel teatro greco di Siracusa, alla quale assisteva anche il Presidente del Consiglio on. Mussolini.

Mentre questa Relazione si diffonde tra i Soci stiamo preparando una grande *Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia* nel decennio dell'inizio della guerra.

IX. Il Campeggio di Postumia. — L'idea del tutto nuova e originale di un campeggio speleologico e nella regione di Postumia, fu accolta dai Soci col massimo entusiasmo. I 450 Soci che vi parteciparono riportarono del mondo sotterraneo incancellabili impressioni.

Oltre alla visita delle Grotte di Postumia (compresavi la primizia della stupenda Grotta del Paradiso) e di S. Canziano, delle caverne del Rio dei Gamberi, della Grotta Nera e dell'Abisso della Piuca — bellezze a tutti sconosciute di un mondo fantastico — i partecipanti ebbero agio di farsi un'idea della regione carsica coi suoi caratteri peculiari, di visitare Fiume, nuova gemma della Patria, e l'incantevole Abbazia sul Carnaro, di salire sul M. Re e sul M. Maggiore d'Istria.

La *propaganda speleologica* del Touring diffonde con confortante progressione la visita e lo studio delle Grotte. Il movimento si traduce economicamente in sempre più largo concorso alle Grotte Gigante, di San Canziano e di Postumia nelle provincie redente; in costituzione di associazioni di esploratori entro i vecchi confini, in esplorazioni veramente notevoli dal punto di vista tecnico e scientifico tra le quali ci piace di notare come particolarmente memorabili quelle dell'Alpina delle Giulie al Cansiglio e il 2 di novembre '24 alla Grotta della Marna in Ciceeria, poi battezzata Abisso Bertarelli in onore del nostro Presidente che prese parte alla spedizione, e che risultò la più profonda cavità naturale esplorata nel mondo intiero.

X. Il Villaggio Alpino del Touring. — Anche il IV anno di vita del Villaggio si chiude in modo soddisfacentissimo. Le spese fatte dalla fondazione a tutto il 31 dicembre 1924 ammontano a L. 1.073.528,98: gli introiti alla stessa data furono di L. 1.093.209,51 oltre alla cifra versata dai Soci Patroni.

Nelle belle e comode tre villette le quali insieme ai fabbricati accessori e agli impianti rappresentano un milione, furono ospitati nei 3 turni del 1924, 243 tra ragazzi e bambine con una spesa complessiva di L. 55.663,20. La spesa relativamente esigua si spiega col fatto che tutto il Personale di direzione e di assistenza durante i tre mesi di villeggiatura diede generosamente la propria prestazione a titolo gratuito e che molte forniture importanti (trasporti, arredi, cibarie) vennero pure fatte gratuitamente da amici del Touring.

Si segnalano qui i principali contributi in denaro per la gestione: la Fondazione Nazionale Pro Orfani di Guerra di Roma (L. 6.000), il Comitato di Assistenza Civile e Religiosa di Milano (8.250), quello di Pavia (3.000), il Consorzio Pro Orfani di Guerra di Parma (3.000), il cav. uff. Umberto Grioni (15.000), la Cassa di Risparmio di Milano (5.000), la Banca Commerciale Italiana (3.000), il prof. Angelo Ceriani di Busto Arsizio (3.000).

I Soci Fondatori (quota L. 100) salirono da 1833 a 2056.

Ma il nostro Villaggio ha bisogno di assicurare la propria vita futura creandosi un fondo redditizio che possa sopperire almeno in parte alla gestione annuale, tanto più che questa potrà in avvenire estendersi a più lunga stagione. All'uopo fu creata la categoria dei Soci Patroni, con quote di L. 5.000 che dànno diritto all'invio di un piccolo protetto che si trovi nelle condizioni regolamentari. Il reddito delle 5.000 lire rappresenta all'incirca il costo di mantenimento. Perchè il Villaggio abbia vita assicurata occorre perciò uno somma cospicua.

Al 31 dicembre 1923 erano sottoscritte 11 quote da L. 5.000. Al chiudersi del 1924 le quote erano salite a 36 nel seguente modo: Maria Pandini (Lecco), L. 75.000; cav. uff. Umberto Grioni (Milano), L. 10.000; Dettoni Guido (Milano), L. 10.000; Dettoni Ugo (Milano), L. 5.000; Moretti comm. Ettore (Milano), L. 5.000; Bernocchi gr. uff. Antonio (Legnano), L. 10.000; Borletti Senatore, L. 5.000; Bognetti prof. Giovanni, L. 5.000.

Nuove opere si stanno creando per il Villaggio che dovrà essere, mercè le piccole e le grandi oblazioni di amici, sempre più un asilo moralmente e fisicamente invidiabile per la infanzia gracile e bisognosa.

XI. I Cartelli Indicatori stradali. — Il Touring ha silenziosamente continuato colla abituale costanza e con vigore fattivo l'opera di collocamento. Il consorzio stretto fra Touring, FIAT e Pirelli ha provveduto nel '24 alla posa di ben 4155 cartelli sparsi in 67 provincie. Il totale dei cartelli collocati nel dopoguerra raggiunge così la cifra notevole di 18.092, con una spesa di quasi L. 1.300.000.

Se si tien conto delle numerose difficoltà che ostacolano il rapido andamento di questo lavoro di sistemazione delle segnalazioni stradali per la indispensabile collaborazione degli Enti che hanno governo di strade, della necessità di doverne ottenere il consenso per la posa in opera e di dover calcolare tutte le distanze chilometriche poste ai singoli cartelli secondo le ultime modifiche stradali, si può giudicare la somma di sforzi e di studi che ha richiesto questo servizio, che è una vera gloria del Touring.

Il nostro Ufficio Tecnico da anni specializzato alla non facile bisogna per la quale le pratiche cogli uffici pubblici sono di un'importanza fondamentale, provvede a redigere progetti completi di segnalazioni stradali che vengono inviati in approvazione ai vari enti, il cui lavoro è ridotto a semplice verifica.

Nella ripartizione dei cartelli non si ebbe alcuna preferenza regionale. Si offrirono gratuitamente i cartelli in tutte le regioni d'Italia colla stessa intensità. Dove i cartelli trovarono minore collocamento ciò è dovuto soltanto a una maggiore scarsità di cooperazioni locali. Ma in queste parti d'Italia noi non ci stanchiamo di riprendere pratiche cadute, di rinfocolare gli spiriti, certi di giungere ad ottenere lo scopo d'interesse generale.

XII. Cartelli di Comune. — Nella Relazione del precedente esercizio lasciavamo intravvedere che il lavoro inerente a queste segnalazioni avrebbe dato nel 1924 buoni frutti. Infatti lo sviluppo di questo utilissimo servizio, fatto dal consorzio colla Soc. Italo-Americana pel petrolio, che unisce nei cartelli la sua marca di benzina Lampo al nome del Touring, è stato, se ci è lecito chiamarlo così, veramente sorprendente. Furono posati 6170 cartelli — in totale quindi coll'anno precedente 8197 — per un valore complessivo di circa L. 1.300.000. Tutti i turisti debbono esser grati al nostro consorzio di quest'opera desideratissima così grandiosamente assolta. Tutti gli italiani anzi, perchè i nostri cartelli, insieme al nome della località dànno una quantità di altre utili indicazioni. L'anonimia dei nostri abitati va sparendo per opera del nostro consorzio. Speriamo nel '25 di poter continuare con larghezza il lavoro al quale si dedica alacremente uno speciale Ufficio con personale specializzato.

XIII. Le Commissioni ed i loro lavori. — 1. IL COMITATO NAZIONALE PER LA DIFESA DEI MONUMENTI E DEI PAESAGGI. — Si può dire sinteticamente che la sua opera si è svolta nelle direttive già note, cioè mediante interventi là dove gli veniva segnalato qualche pericolo per la integrità di monumenti (non esclusi i più maestosi monumenti vegetali) o dove inconsulte opere minacciavano di deturpare la bellezza di un paesaggio o l'armonia di un agglomeramento urbano. Più spesso il Comitato richiamò l'attenzione di Enti pubblici e privati sulla negletta conservazione o sulle condizioni di deficiente pulizia di edifici e di luoghi a cui convengono, tratti dalla fama, connazionali e stranieri.

Più ampio cenno sarà fatto in *Vie d'Italia* rendendo conto della riunione che il Comitato tenne il 14 marzo scorso nella sede del Tou-

ring. A integrare le discussioni contribuì la conferenza che la sera del 14 tenne l'avv. gr. uff. Luigi Parpagliolo, Vice Direttore Generale delle Belle Arti. Di questa la *Rivista* riparlerà con convenienti illustrazioni, chiarendo quali siano le possibilità di azione del Comitato e di quanti possono collaborarvi.

2. La Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo e problemi connessi ebbe soprattutto ad occuparsi del nuovo *Codice della Circolazione*. Come già si ebbe a rilevare nella Relazione del '23, si è manifestata nell'applicazione la gravità dell'eccezione mossa dal Touring fin dal suo primo apparire, circa l'inferiorità manifestamente ingiusta in cui viene posto l'automobilista di fronte all'agente accertatore della contravvenzione, data la doppia qualità di questo, cioè d'agente giurato e d'interessato nei proventi delle ammende. Poichè oggi queste ammende sproporzionate ammontano facilmente a molte centinaia di lire anche per futilissimi motivi, la partecipazione nella misura di un quinto è stimolo ben forte nell'eccitare l'azione degli agenti interessati, al di là delle intenzioni del Codice e talvolta oltre i limiti del buon senso. Alla Sede del Touring è una processione di colpiti da gravi ammende, i quali raccontano le circostanze in cui furono dichiarati in contravvenzione: numeri di targhe immaginari, velocità arbitrariamente definite come pericolose, spesso poi qualche difetto nel modo con cui le targhe sono fissate al telaio indipendentemente dal fatto dell'automobilista. Purtroppo poco si può fare per la tutela dell'automobilista contro questi eccessi di fiscalismo, che rendono antipatica la legge e i suoi rappresentanti, poichè l'azione giudiziaria è sempre costosa, e noiosissima anche pei luoghi spesso assai lontani dal presunto contravventore ove si svolge e nei quali si pretende che vengano prodotti testimoni, d'altronde con esito anche incerto di fronte al giuramento privilegiato dell'agente denunziatore. Purtroppo sono d'ogni giorno sentenze fantasticamente ingiuste, e transazioni palesemente fatte con disgusto colle Autorità solo per evitare maggiori danni. È perfino avvenuto che Municipi di grandi città abbiano privatamente riconosciuto la vessazione ingiusta esercitata dai loro agenti per averne lucro, e abbiano dichiarato di trovarsi impotenti ad impedirla, poichè la legge è tassativa. Qualche Municipio ha traslocato qualche agente più esagerato in zone non frequentate dagli automobilisti. A tanto si è dovuto scendere per avere qualche difesa.

Noi perciò non cesseremo dalla nostra propaganda perchè venga abolita la compartecipazione diretta degli agenti giurati ai proventi delle ammende.

Già fin d'ora il Touring compie anche una importante consulenza legale in queste materie, sia dando un indirizzo di massima a coloro che ci espongono i propri casi, sia adoperandosi presso i magistrati giudicanti perchè tengano in considerazione le tesi più eque e liberali nell'interpretazione del Codice di circolazione. Finora non è sembrato possibile di organizzare una vera assistenza di patrocinio per la grande complicazione che importa: questa però non è idea da abbandonarsi.

3. La Commissione Miglioramento Strade ebbe a svolgere opera importante in alcune sedute che si tennero nel febbraio 1924. Dopo d'allora la Commissione non fu riunita, non perchè sia mancata la materia da trattare, ma per lo stato di perplessità estrema in cui il Governo lasciò quanto riguarda quella riforma alla legislazione stradale, di cui si diedero ampie notizie nella Relazione pel 1923.

Se la Commissione non poteva nelle profonde incertezze esprimere giudizi collegiali, tanto maggiore fu invece l'azione di agitata, vorremmo dire addolorata vigilanza della organizzazione d'Ufficio e di Consiglio del Touring per il complesso problema, onde mai un momento rallentò l'opera sua.

Riassumendo rapidamente: si ricorda che con R. Decreto 15 novembre 1923, promosso dal Ministro dei LL. PP. on. Carnazza, venne profondamente modificata la vecchia legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, per quanto riguarda la manutenzione delle strade, sostituendo alla tradizionale ripartizione in nazionali, provinciali e comunali — rispettivamente mantenute a totali spese dello Stato, delle Provincie e dei Comuni — una nuova ripartizione in classi, delle quali la 1ª a spese per metà fra Stato e Provincie, la 2ª per tre quarti delle Provincie e un quarto dello Stato, la 3ª a metà fra Provincie e Comuni interessati, la 4ª dei Comuni.

D'altra parte, la rete delle strade di I classe veniva ad includere, oltre le vecchie nazionali, le più grandi arterie provinciali; la rete della II classe comprendeva le provinciali più importanti non assunte in I, la rete di III le intercomunali più importanti, la rete di IV le antiche comunali non assunte di III classe. La manutenzione era affidata allo Stato per la I classe, con sua facoltà di passarle alle Provincie qualora queste dessero affidamento di un servizio soddisfacente; alle Provincie per la II classe con facoltà nello Stato di assumerla direttamente nei casi in cui ritenesse ciò necessario nell'interesse della viabilità; restava alle Provincie per la III classe, ai Comuni per la IV.

Scopo della riforma: estendere l'interessamento ed il contributo dello Stato a tutta la rete stradale principale — cioè di I e II classe —; quello delle Provincie alle già comunali più importanti, riducendo le mansioni dei Comuni in fatto di manutenzione alle strade d'interesse strettamente locale.

È da osservare che il Ministero delle Finanze aggiunse al Decreto un art. 21, d'indole finanziaria restrittiva, che ne annullava sostanzialmente ogni valore, ma che si ritenne di portata transitoria e limitata all'esercizio finanziario in corso, senza di che sarebbe caduto ogni effetto del Decreto e si sarebbe creata una situazione del tutto insostenibile, cioè

un ordinamento nuovo sostituito a un vecchio, senza i mezzi per poterlo applicare.

Una riforma così radicale doveva incontrare parecchi scogli: alcuni inevitabili, altri che avrebbero potuto essere facilmente previsti e rimossi. La discussione seguita presso la nostra Commissione Miglioramento Strade mise bene in evidenza le lacune della nuova legge e quelle sue disposizioni che ferivano troppo profondamente interessi regionali o locali a cui era necessario avere il massimo riguardo. Le proposte di modificazioni della Commissione, rappresentano veramente — oggi lo si vede con chiarezza — un utile contributo alla lodevole intenzione dimostrata dal Governo di uscire da un lungo periodo d'agnosticismo per quanto riguarda le condizioni della viabilità generale. Esse tenevano anche conto di talune indeclinabili esigenze pratiche e d'equità tributarie sfuggite all'attenzione di chi aveva ideato la riforma. E fu veramente ragione di compiacimento e di conforto il sentire, nella stessa sede del Touring, il Ministro Carnazza promettere che delle proposte modificazioni egli avrebbe tenuto conto in sede di regolamento.

Ma gli eventi si svolsero contrari a quelle intenzioni. L'on. Carnazza lasciava il Dicastero dei Lavori Pubblici prima che fosse modificato il R. Decreto 15 novembre 1923 od emanato il Regolamento per la sua applicazione. Gli succedeva l'on. Sarrocchi, presso il quale il Touring svolgeva immediatamente opera assidua con memoriali e visite personali perchè urgentemente volesse provvedere a sistemare la insostenibile situazione.

All'uopo venne anzi indetta nel novembre 1924, con carattere d'urgenza, un'apposita riunione presso la Sede del Touring, con iniziativa alla quale si associava autorevolmente il Presidente della Deputazione Provinciale di Milano, invitandovi i massimi esponenti delle pubbliche Amministrazioni e degli Enti sportivi e industriali maggiormente interessati nei problemi della viabilità. Le conclusioni prese in quella riunione vennero illustrate in un memoriale a stampa indirizzato a S. E. il Ministro Sarrocchi e che venne anche largamente distribuito a Senatori, Deputati, Presidenti di Deputazioni Provinciali e Sindaci di grandi Comuni. Si proponevano in quel memoriale poche e chiare modificazioni al R. Decreto 15 novembre 1923, che, se fossero senz'altro state adottate, avrebbero sistemata in via razionale e definitiva la situazione, restituendo alle Provincie la tranquillità sulla sorte dei loro bilanci e la possibilità di riprendere quella libertà d'azione che era stata d'improvviso paralizzata dalla incompleta ed inattuata riforma Carnazza.

Conviene qui mettere in evidenza che le conclusioni di quel memoriale vennero a coincidere esattamente con quelle anteriori della Commissione Miglioramento Strade, onde non solo fu evitata qualsiasi contraddizione od interferenza tra le varie fasi dell'azione del Touring a proposito di questo gravissimo argomento, ma si trovò pure giustificata la procedura alquanto sommaria e d'urgenza, con cui la Direzione del Touring credette opportuno agire senza indugio presso il Ministro Sarrocchi perchè avesse a risolvere la situazione di vera anarchia creatasi con la mancata applicazione pratica della riforma Carnazza, mentre la vecchia legge del 1865 era ormai diventata lettera morta.

Ma quell'azione serrata del Touring non ebbe quasi fortuna. L'on. Sarrocchi si rese bensì conto delle difficoltà contro cui urtava in qualche parte la riforma Carnazza, ma anzichè applicare i rimedi suggeriti non prese altra conclusione fuori di quella di sospenderne formalmente l'applicazione, sanzionando cioè lo stato di fatto, fino al 1° luglio 1925. Ciò per dar tempo al Governo di studiare le necessarie modificazioni al R. Decreto 15 novembre 1923.

Ma non perciò si avvicinava a tranquillo porto la sbattuta nave di questa riforma stradale. Difatti anche l'on. Sarrocchi lasciava il Ministero dei LL. PP. senza promuovere alcun ordinamento che dovesse entrare in vigore alla scadenza della proroga ormai imminente; ed all'on. Sarrocchi succedeva nei primi giorni del volgente anno l'on. Giuriati. Immediatamente, il Presidente del Touring si recava presso il nuovo Ministro per metterlo al corrente della preoccupante situazione, invocandone un pronto ed energico intervento onde fosse evitato il gravissimo danno incombente qualora al termine della proroga in corso non fosse stata pronta l'attuazione di un qualsiasi nuovo ordinamento stradale a far tempo dal 1° luglio 1925 e vi si recavano amici del Touring autorevoli per situazione e per tecnicismo profondo nella materia. Nello scorso febbraio l'on. Giuriati nominava una Commissione di studio costituita da Funzionari dei LL. PP. Non resta se non augurare che sia veramente questa l'ultima tappa del travagliato cammino di questa riforma stradale, ideata dall'on. Carnazza con larga visione dei doveri dello Stato verso la viabilità generale, ma che ha trovato tante difficoltà per la riluttanza delle Finanze ad assumere i nuovi maggiori oneri per lo Stato inevitabilmente connessi ad una maggiore estensione delle funzioni statali in fatto di gestione dei servizi stradali e per altri motivi diversi.

Il vostro Consiglio dichiara qui nel modo più formale di essersi fatto carico della veramente tragica situazione delle strade e di avere esplicato ogni sforzo colle influenze personali, colle proposte concrete, col contributo tecnico al Governo. Purtroppo esso si è trovato quasi isolato in questa dura campagna. Nondimeno non cesserà le sue resistenze e le sue collaborazioni: le difficoltà da superare valgono bene che si continui in un atteggiamento che è di aiuto cordiale offerto e di affermazione tenace che la strada non si mantiene e non si rigenera che rispettando certi caratteri tecnico-amministrativi che si impongono e fuori dei quali non v'è salva-

mento. Se il Governo si persuaderà che non è possibile trascinare all'infinito senza soluzione il problema impellente delle strade, tanto meglio; se, per disgrazia del Paese, questo non accadesse non si potrà rimproverare al Touring di non avere tempestivamente portata in alto luogo la voce concorde dei tecnici e degli amministratori delle strade.

4. Le nuove tasse di utenza stradale, di cui si è data la prima notizia nella Relazione pel '23, sono entrate in vigore in parecchie Provincie e presso altre quanto prima. Anche per questo disgraziato R. Decreto 18 novembre '23, il Touring intervenne presso il Ministro delle Finanze: il Presidente del T. gli presentò una autorevolissima Rappresentanza degli Enti interessati, intervenne ancora in seguito, ebbe discussioni alla Sede del T. con funzionari del Ministero, credette di aver dimostrato quale capovolgimento dei più sani criteri di circolazione si volevano instaurare.

Ma purtroppo duole dover aggiungere che gli affidamenti del Ministro delle Finanze circa l'interpretazione del R. Decreto espressi in sua apposita e precisa circolare, sono poi andati interamente delusi. Nel fatto, vennero lasciate libere le Provincie ed i Comuni di tassare, *anchè coloro che usano in modo eccezionale le strade*, come e chi e quanti volevano, e fino al gettito enorme di un terzo della spesa totale di manutenzione, che è follia pensare di poter raggiungere col provento di queste tasse senza boicottare la circolazione di tutti i veicoli.

Mentre il Ministero aveva però dato affidamento di una grande severità e moderazione nella omologazione dei relativi regolamenti provinciali, i più disparati trovarono identica favorevole accoglienza. I veicoli più bersagliati sono naturalmente quelli a motore, ma qualche Provincia volle anche sovratassare le biciclette, e non urtò punto contro il presumibile divieto delle Finanze. È una vera anarchia tributaria, sulla quale impera il più completo ed incontrollabile diritto di «omologazione» da parte del Ministero delle Finanze, il quale omologa anche le maggiori incongruenze, le più palmari sperequazioni. Occorre di fronte a questa cecità continuare la propaganda perchè cessi questo stato di cose, atto assai più a paralizzare l'economia dei trasporti stradali che non ad equilibrare le finanze degli Enti locali, i quali, anche con forti tasse, ben poco possono ricavare, mentre deprimono e schiacciano un coefficiente economico così vitale quale la circolazione.

XIV. L'Istituto Speriment. Stradale ha compiuto nell'esercizio decorso un ragguardevole lavoro. I campioni di materiali stradali di ogni tipo passati all'esame del nostro Laboratorio furono più di 400, e vi figurano non solo le ghiaie e le rocce da pietrisco, ma anche le rocce da pavimentazione, gli asfalti, i bitumi, i cementi ed altri materiali che la tecnica stradale moderna va mettendo in evidenza. La provenienza di codesti campioni non è uniformemente distribuita rispetto alle regioni d'Italia. Tuttavia il campionario dell'Istituto va a mano a mano acquistando d'entità e di significazione e già permette qualche apprezzamento generale sulle condizioni generali del nostro Paese dal punto di vista dei materiali stradali. Condizioni invero poco soddisfacenti, poichè ormai si va così provando che talune regioni sono povere di materiali anche appena discreti (almeno gli usati ora), ad esempio la Campania e la Sicilia, mentre i materiali d'alta classe sono limitati a poche regioni, quali il Piemonte ed il Trentino. Si comprende quindi la necessità d'uno studio sistematico per la scelta ed il modo d'impiego dei materiali, specialmente sulle strade ad intensa circolazione automobilistica, nel qual campo il nostro Istituto potrà svolgere un'opera di utile consulenza.

Notevole lo sviluppo che vanno prendendo nel Laboratorio gli esperimenti sui materiali bituminosi di più recente introduzione nel nostro Paese. Non solamente le pubbliche Amministrazioni, ma le Ditte specializzate nell'impiego di codesti materiali, ci mandano fiduciosamente campioni da esaminare e giudicare. Si tratta di ricerche fisiche e chimiche assai delicate, per le quali è davvero provvidenziale che siano raccolti presso il nostro Laboratorio tutti i mezzi richiesti da questa tecnica sperimentale speciale, mentre il personale adibitovi va prendendo sempre maggiore esperienza e competenza in materia.

Bel lavoro costituirono le prove sui cementi impiegati per la pavimentazione delle Autostrade da Milano ai Laghi, le quali valsero a mettere in evidenza la possibilità per le nostre fabbriche di fornire un grandissimo quantitativo di cemento d'alta classe, superando le esigenze di un severo capitolato.

Ma le prove a richiesta di terzi non possono costituire l'unico lavoro del Laboratorio. La natura stessa della nostra Istituzione esige che questa non si limiti ad accertamenti delle condizioni attuali della tecnica stradale, ma che tenda a farla progredire, anche col mezzo delle ricerche originali.

Occorre quindi che, accanto al lavoro proveniente da Amministrazioni e privati, il Laboratorio altro ne svolga d'iniziativa propria. Sono in questo campo, ad esempio, in corso ricerche sui calcestruzzi cementizi, di cui verrà dato conto quando saranno ultimate. Ed anche si stanno tentando metodi nuovi per le prove sulle pavimentazioni bituminose, in perfezionamento degli attuali, assai imperfetti per la grande complessità dei fattori che intervengono ad influenzare il comportamento di dette pavimentazioni nell'impiego corrente. Ma l'opera dell'Istituto non si esaurisce entro il Laboratorio. Continuo è il lavoro di studio e di consulenza sia tecnica che amministrativa, in materia stradale, su fiduciosa richiesta di Enti Pubblici e privati.

Recentissima una nostra inchiesta presso le Provincie per conoscere in che modo si fossero apprestate all'applicazione del nuovo or-

dinamento stradale, prima deliberato e poi sospeso, secondo la riforma Carnazza. Tutta questa documentazione, può, acquistare ora un valore risolutivo, specialmente di fronte alla scarsa documentazione ufficiale che ha contribuito a condurre al deplorato stato attuale della legislazione stradale.

XV. "Le Strade". — Sono ormai sei le annate di questa Rivista pubblicata dal Touring, e nel complesso rappresentano la storia della strada in questo breve ma travagliato periodo. L'annata '24 è di specialissimo interesse in quanto vi si trovano ampiamente trattate tutte le questioni cui diedero luogo i due fortunosi Decreti di cui si parlò sulla riforma dell'ordinamento stradale e sulle tasse d'utenza. Si può dire che la trattazione fattane sulle colonne de *Le Strade* abbia dato l'indirizzo a tutta l'altra stampa su questi argomenti. Tra gli studi tecnici, ebbero notevole svolgimento le pavimentazioni permanenti, le inaffiature con o senza preparati speciali contro la polvere, i problemi della circolazione nei centri affollati. Assai diffusa poi la recensione di quanto si è fatto all'estero in materia stradale, sia nel campo tecnico che in quello legislativo. Questa funzione della nostra Rivista si dimostra in pratica di grande utilità, in quanto fornisce una cultura stradale moderna a molti che tanto la desiderano ma non hanno modo di procurarsela direttamente.

XVI. Il V Congresso Internaz. della Strada. — È noto che dopo i quattro precedenti Congressi Internazionali di Parigi (1908); Bruxelles (1910); Londra (1913); Siviglia (1923) avremo finalmente in Italia il V Congresso a Milano nel settembre del '26. Possiamo dire qui con soddisfazione che tale sede fu scelta ufficialmente anche perchè risiede in Milano il Touring di cui si vollero così riconoscere le benemerenze stradali. Il Touring ha tutta una sua tradizione legata a questi Congressi Internazionali, della cui importanza fu convinto assertore anche quando lo Stato li ignorava. La posizione oggi presa dall'Italia in questo campo è quindi pel Touring oggetto di legittimo compiacimento. Il lavoro d'organizzazione è di spettanza del Governo che lo ha appena cominciato sia per l'interesse nazionale, sia per la partecipazione che dovrà prendervi in particolare il nostro Sodalizio. Il Presidente della Mostra on. Bignami è membro del Consiglio del Touring e fa parte della Commissione ordinatrice anche il Direttore dell'I. S. S. Questi venne pure chiamato dal Governo a far parte del Comitato Locale d'organizzazione del Congresso.

Lateralmente al Congresso è nata d'iniziativa del Municipio di Milano con importantissima decisione l'idea di tenere in Milano una « Mostra Internazionale della Strada », con sede presso la Fiera Campionaria, che ne assume l'attuazione. Avverrà dunque, l'anno prossimo, una grandiosa manifestazione « pro strada », la quale fin d'ora ha tutta l'attenzione nostra.

XVII. Le Autostrade. — L'anno decorso ha visto compiersi un prodigio: l'inaugurazione della prima autostrada da Milano a Varese, costrutta per iniziativa privata e quasi esclusivamente con capitali privati. Il Touring, che a questa iniziativa ha dato lo slancio ed il poderoso appoggio del proprio patrocinio, può ben esserne lieto. Rimangono da ultimare i lavori per le diramazioni a Como ed a Sesto Calende, lavori che saranno compiuti fra brevissimo tempo. Rimarrà memorabile in quest'opera la iniziativa e la mirabile organizzazione ed esecuzione dei lavori colossali da parte dell'ing. Piero Puricelli. É ora dimostrato che non è solo fantasia la speranza che altri progetti di autostrade possano maturare.

XVIII. Un Corso d'Ingegneria Stradale. — Non si possono chiudere queste note di argomento stradale senza un'altra parola di plauso all'illuminato mecenatismo de[illegible] stesso ing. Puricelli per una sua nuova provvida istituzione.

Nell'anniversario della morte del Padre, per onorarne la memoria, esso ha destinata una annualità di 50.000 lire, garantita per dieci anni, alla fondazione di un « Corso d'Ingegneria Stradale », allo scopo di impartire una istruzione tecnica specializzata a [illegible] laureandi o laureati ingegneri, anche a[illegible]i, ai quali giovi la conoscenza della tecnica stradale moderna. Questa è in piena evoluzione; i corsi ordinari presso i Politecnici difficilmente la possono seguire restando nel quadro dell'insegnamento ufficiale, il quale riguarda assai più la costruzione che non l'esercizio della strada. Si comprende di quanta utilità pratica possa essere il dare questa impronta di modernità alla coltura di quei tecnici, che abbiano comunque l'occasione di occuparsi di materia stradale: o come funzionari, o come amministratori o come costruttori. Abbiamo ragione di credere che il nostro Istituto Sperimentale Stradale non resterà estraneo a questa preparazione dei futuri tecnici stradali, e ciò costituirà un nuovo gradito vincolo tra il Touring e l'illuminato Patrono dell'Istituto stesso.

XIX. I rapporti coll'ENIT. — L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche nel corso del '24 ha ancora largamente ampliata la molteplice opera sua tanto in Italia quanto all'Estero. La formidabile sua organizzazione di Uffici sparsi in tutta Europa e nelle Americhe appoggiata solidamente al Consorzio con Banche, Società di Navigazione ed Enti vari, le alleanze strette con organismi internazionali di grandi società ferroviarie e con oltre 300 agenzie private o statali di viaggi, la poderosa, colossale diffusione, particolarmente oltremonti ed oltremari di un suggestivo materiale di propaganda — cartelli nelle stazioni, guide e guidine per ingenti importi —, i servizi di biglietterie per linee di ferrovia e di navigazione esclusivamente italiane, i pre-

ziosi servizi d'informazione che si vanno allargando un po' dappertutto, l'appoggio dato al sorgere in Italia di associazioni « pro-loco » sono di utilità enorme alla nostra Italia.

I rapporti fra ENIT e Touring sono sempre cordialissimi; in alcuni lavori i due Enti si dànno la mano: ad esempio nell'anno corrente nel Concorso per il miglioramento dei Piccoli Alberghi di Toscana, Umbria e Lazio, nel concorso per le Stazioni fiorite, che rinnova con più larghi mezzi quelli, non ancora dimenticati del Touring colle Ferrovie dello Stato e la Federazione dei Consorzi Agrari di Piacenza dal 1911 al '14 e nella pubblicazione in comune del nuovo periodico *L'Albergo in Italia*.

Le Vie d'Italia si onorano di essere organo ufficiale dell'ENIT pel cui ulteriore sviluppo il vostro Consiglio fa in questa Relazione vivi auguri.

Consoci, il lungo riassunto del lavoro di quest'anno, si chiude qui.

Lungo, non certo prolisso. Lungo perchè la materia s[illegible] non poteva essere costretta in più breve ambito. La sua mole stessa misura l'opera.

Vi sono capitoli che in poche righe adombrano cure infinite; altri, pure assai brevi, di cui meglio si va[illegible]erebbe la portata se fossero svolti con più giusta larghezza.

Non si può, crediamo, dopo questa lettura, sottrarsi all'impressione che il Sodalizio ha molto, proficuamente, italianamente lavorato.

Se tale è il vostro pensiero, come ne abbiamo la fiducia, Consoci, lo dirà il voto che siete chiamati a dare.

IL CONSIGLIO DEL TOURING.

PROPOSTE DI MODIFICHE ALLO STATUTO

1. Il Consiglio ritiene matura una proposta di modifica allo Statuto, già da alcuni anni meditata da quando lo sviluppo dell'associazione vitalizia rese necessari cospicui impieghi di indole duratura di fondi a garanzia del servizio dei Vitalizi stessi.

L'art. 38 dello Statuto vigente prescrive l'investimento totale dei fondi in valori di Stato o da esso garantiti, salvo la parte impiegata nello stabile. Ciò espone a fluttuazioni che possono essere notevoli, mentre pure possono offrirsi impieghi altrettanto prudenti ma opportuni per creare una certa varietà di redditi. Perciò si propone alla vostra approvazione un'aggiunta all'art. 38 per autorizzare il Consiglio ad eventuali impieghi all'infuori di quelli di Stato o da esso garantiti a condizione che almeno i tre quarti del numero totale dei Consiglieri in carica ed anche con precauzione di forma che costituiscano esse pure una riserva prudenziale, approvino ogni singola eventuale proposta.

L'art. 38 è il seguente:

Il capitale dell'Associazione verrà investito in titoli di Stato o da esso garantiti o in cartelle fondiarie i quali saranno depositati presso gli Istituti di Credito prefissati, e questi non potranno essere ritirati che colla firma del Presidente o del Vice Presidente o, del Tesoriere od altro Consigliere delegato dal Presidente.

Il Consiglio però potrà anche investire parte del patrimonio sociale nell'acquisto di un immobile per la Sede dell'Associazione, attuando tale acquisto colle modalità e coi mezzi che lo stesso Consiglio riterrà opportuno.

Si propone questa *aggiunta:*

Metà del patrimonio sociale potrà però essere investito in altro modo di quello sopra specificato, purchè tale investimento sia dal Consiglio approvato secondo le seguenti disposizioni: Ogni singola proposta d'investimento dovrà essere portata alla deliberazione del Consiglio in esplicito ordine del giorno comunicato con apposita relazione scritta almeno otto giorni prima della riunione. I Consiglieri che non intervenissero alla riunione hanno facoltà di votare per lettera che pervenga alla Presidenza non oltre tre giorni dopo la votazione. La proposta per essere approvata dovrà raccogliere il voto favorevole di almeno tre quarti dei Consiglieri in carica.

In relazione alla proposta di modifica all'art. 38 deve farsi il coordinamento dell'articolo 18. L'articolo è il seguente:

Il Consiglio si riunisce per le necessarie deliberazioni in seguito a convocazione del Presidente. Le convocazioni avranno luogo d'ufficio ogni qualvolta saranno domandate per iscritto da tre Membri del Consiglio o dai Sindaci.

Le decisioni del Consiglio sono prese a maggioranza di voti. Un terzo almeno dei Consiglieri deve presenziare le sedute e votare. In caso di mancanza di numero legale la seduta di seconda convocazione sarà valida qualunque sia il numero dei presenti. La seduta di seconda convocazione viene stabilita sempre in modo che l'avviso pervenga agli interessati almeno nel giorno che precede la riunione indetta.

All'articolo si propone di *aggiungere* questo comma:

Per le deliberazioni relative a investimento di capitali non in titoli di Stato o da esso garantiti le riunioni e le decisioni del Consiglio si conformeranno a quanto stabilito dall'articolo 38.

2. Si è verificato il caso che per qualche gruppo di Soci residenti all'estero potesse essere adatto di sostituire qualcuna delle ordinarie pubblicazioni distribuite gratuitamente ai Soci con altra diversa più utile ai fini della propaganda. Nessun articolo dello Statuto inibisce questo eventuale scambiamento, tuttavia il Consiglio desidera di avere, se l'eventualità si ripresentasse, il consentimento esplicito del Corpo sociale. Perciò propone che all'art. 2 dello Statuto, che elenca «i principali mezzi d'azione del Touring» si *aggiunga* questo comma:

Per i Soci residenti all'estero il Consiglio, qualora lo ritenga utile ai fini della propaganda, è autorizzato a sostituire con altre una o più delle pubblicazioni destinate ai Soci residenti in Italia.

RELAZIONE DEI SINDACI

Non è necessario avere una speciale competenza in materia contabile, per rilevare immediatamente l'ottima situazione del nostro grande Istituto nell'espressione figurativa dei due conti riassuntivi di bilancio, chiuso al 31 dicembre 1924. Sono cifre che destano la più viva ammirazione, e questa si fa più grande se dalla cognizione generale scendiamo ad un esame di dettaglio; tutta l'intensa e geniale attività del Sodalizio si manifesta sotto i più vari aspetti, mantenendo costantemente nel suo sviluppo la più severa armonia fra il tutto ed ogni sua parte.

Avvicinate, o Soci, queste cifre: trent'anni di vita; 290.000 aderenti sparsi in tutto il mondo, italiani e stranieri, ma italiani soprattutto, per molti dei quali il legame al Touring sarà forse l'ultimo vincolo e ricordo della Patria lontana; 11.000.000 di patrimonio prudentemente valutato, e altre cifre fiancheggiatrici di spettanza del Touring, anche se destinate a scopi speciali; oltre 7.000.000 di proventi e quasi altrettanti di erogazioni e di spese, in cui quelle di amministrazione, ossia non direttamente fatte per il fine statutario, si riducono al 5 % delle rendite complessive. Questa è la constatazione nostra rilevata, si può dire, giorno per giorno nel controllo contabile e amministrativo da noi esercitato, assistendo alle sedute del Consiglio e prendendo parte, nei limiti prescritti dallo Statuto, all'azione della nostra Associazione.

Quasi tutte le voci del patrimonio segnano un incremento in confronto agli anni decorsi; e le passività aumentano pure, non quali esponenti di minor floridezza, ma solo nelle partite degli anticipi fatti dai Soci, nei fondi prestabiliti per una più ampia azione sociale, nella partita veramente impressionante dei trittici, e delle altre gestioni speciali, indice dello sviluppo di questi servizi o delle aumentate garanzie dalle consistenze attive.

I proventi e le spese corrispondono nel loro ammontare e nel loro dettaglio ai titoli cui si riferiscono, e l'avanzo che si passa ad accrescere il patrimonio, non ha beneficio da nessun maggior valore o rivalutazione degli enti attivi, essendosi anzi aggiunto al fondo di fluttuazione dei titoli pubblici, al passivo del bilancio, la differenza per il maggior valore verificatosi nei corsi al 31 dicembre '24, in confronto dell'esercizio precedente.

Noi siamo certi che davanti ai risultati veramente eccezionali sottoposti col bilancio, tutti i nostri Soci manifesteranno la loro più viva compiacenza e gratitudine per tutti quanti vi hanno collaborato e desidereremmo che questa si concretasse nella forma più semplice e persuasiva rimandando colla loro approvazione la scheda rimessa per il referendum. I Soci dovranno pure pronunciarsi su alcune modificazioni statutarie che il vostro Consiglio, col consenso unanime dei Sindaci, ha creduto di sottoporvi per una maggiore latitudine negli impieghi dei fondi sociali, resa necessaria dall'imponente cifra attuale del patrimonio e che non potrà in seguito che aumentare, in un ritmo che già in questi ultimi anni si è continuamente accelerato; non occorre dire che la proposta è circondata da tali cautele da lasciarci completamente tranquilli circa i suoi effetti. Parimenti noi abbiamo espresso parere favorevole all'altra modifica dello Statuto, che riflette la facoltà data al Consiglio di potere, per determinate categorie di Soci esteri, sostituire speciali pubblicazioni d'interesse locale a quelle distribuite in Italia.

Consoci, rispondiamo alle grandi benemerenze della nostra Direzione e del nostro Consiglio, facendo la più intensa opera di propaganda, perchè la nostra grande Associazione che ha conquistato il primo posto fra le consorelle del mondo, possa mantenerlo incontrastato per numero di Soci, per potenza di mezzi finanziari, per maggior efficienza della sua azione.

I SINDACI:

Rag. ANGELO LONATI
Rag. Dott. GIAN BATTISTA ROCCA
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Voce		Parziali L.	c.	Totali L.	c.	L.	c.
Valori pubblici al prezzo ufficiale del 31 dicembre 1924:							
L. 4.521 700 Capit. Nom. Consol. 5 % a L. 97,—	L.	4386049	—				
Buoni del Tesoro ordinari, settenn. e novenn.	»	8755000	—				
L. 14.700 Rendita Italiana . 3 1/2 % a L. 80,75	»	339 150	—				
N. 58 Obbligaz. Ferr. Meridion. 3 % a » 306,—	»	17 748	—				
» 120 Obbligaz. Ferr. Mediterr. 4 % a » 390,—	»	46 800	—				
» 349 Obbligaz. Ferr. Italiane 3 % a » 300,40	»	104 839	60				
» 52 Obbligaz. Ferr. Sarde 3 % a » 275,—	»	14 300	—				
» 200 Obbligaz. Ferr. Tirreno 5 % a » 420,—	»	84 000	—				
» 725 Obbligaz. Debito Redim. 3 % a » 366,—	»	265 350	—				
» 456 Obbligaz. Risan. Napoli 5 % a » 410,35	»	187 119	60				
» 590 Cart. Prest. Unif. Napoli 5 % a » 62,60	»	36 934	—				
» 35 Obbligaz. delle Venezie 3 1/2 % a » 82,—	»	2 870	—				
Diversi	»	989	—				
				14 241 149	20		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:							
Investimento del Touring per la Sede: Azioni da L. 100 . . . . N. 8 898	L.	889 800	—				
Investimento di contribuzioni speciali: Azioni da L. 100 . . . . N. 3 052	»	305 200	—				
Totale Azioni da L. 100 N. 11 950				1 195 000	—		
N. 100 azioni Autostrade e titoli diversi	L.			15 000	—		
Attività diverse relative alla Sede	»			214 933	02		
Cassa e Conti Correnti presso Banche	»			996 637	43		
Mobili e Macchine	»			45 906	—		
Guida d'Italia del T. C. I.: Esistenze	»			410 953	20		
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli e valore delle pietre e diritti relativi	»			312 307	60		
Pubblicazioni diverse: Esistenze	»			120 766	40		
Minuterie: Minuterie varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.	»			23 347	—		
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti . .	L.	30 000	—				
Esposta per memoria in	»			1	—		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario	»			636 030	—		
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino	»			21 645	-		
Depositi presso terzi a cauzione	»			2 640	—		
Valori di terzi in deposito per trittici	»			19 544 784	—		
" " " " " Premio Concorso Brioschi «Manuale per l'educazione della Volontà»	»			22 054	60		
Ratei Buoni del Tesoro e residui attivi di gestione	»			669 726	30		
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle spese al 31 Dicembre):							
per terreno e costruzioni	L.	999 034	55				
diverse	»	74 494	43	1 073 528	98		
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1925	»			478 786	30		
						40 025 196	03
	L.					40 025 196	03

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1924

RENDITE

Soci annuali 1924 - Annualità riscosse durante l'anno:						
Rinnovazioni — Italia N. 175 568 . . . . a L. 10 L.	1 755 680	—				
Rinnovazioni — Estero » 3 038 . . . . a » 15 »	45 570	—				
N. 178 606			1 801 250	—		
Nuove iscrizioni — Italia N. 50 583 . . . . a L. 12 L.	606 996	—				
Nuove iscrizioni — Estero » 3 301 . . . . a » 17 »	56 117	—				
N. 53 884			663 113	—		
Statistica dei Soci: L.			2 464 363	—		
Annuali N. 232 490						
Vitalizi » 56 794						
Totale . N. 239 284						
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari . . . . »			190 904	10		
Interessi — sui Valori pubblici . . . . L.	661 928	46				
Interessi — sulle somme depositate presso le Banche . . . »	55 764	06				
Interessi — sulle Azioni della Società Anonima per la Sede »	36 000	—				
			753 692	52		
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi: postali ed altri L.			3 725 517	—		
Introiti diversi . . . . »			[illegible] 032	84		
					7 221 509	46
L.					7 221 509	46

SPESE

Pubblicazioni Rivista Mensile «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», «La Sorgente», Guida Italia Centrale (I° Vol.), Atlante Stradale (V° fascicolo), Annuario Generale, Foglietto d'inform., Guida stranieri, Guida della Libia, Annuario dell'Autom. e varie . . . . . L.	5 743 951	82		
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Turismo scolastico, Gite e campeggi, ecc. . . . . »	187 589	69		
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, ecc. . . »	342 480	43		
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc. . . . . »	156 163	45		
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda nell'America Latina, pubblicazioni, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc. »	31! 930	86		
Istituto Sperimentale Stradale - Contributo dell'anno alle spese di funzionam. dell'Istituto, spese per la Commiss. Strade e la Riv. "Le Strade,, »	107 827	64		
Varie . . . . »	27 621	55		
			6 877 565	44
Quota che si passa al Fondo di Riserva . . . . L.			343 944	02
L.			7 221 509	46

IL VICE-PRESIDENTE
G. BOGNETTI

IL PRESIDENTE
L. V. BERTARELLI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEGATO ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag ANGELO LONATI
Rag CAMILLO MAGNOCAVALLO
Dr. Rag. G. B. ROCCA

La grande Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia

(19-29 Giugno 1925)

L'annuncio è stato salutato col più schietto entusiasmo. Al 31 marzo erano pervenute ben **4000** *richieste di invio del programma che, per ragioni indipendenti dalla nostra buona volontà, non fu potuto spedire se non nella prima quindicina di aprile (si attendeva l'esito di pratiche da tempo iniziate con le Autorità che debbono render possibili i pernottamenti ad un sì largo numero di persone in centri di limitate risorse logistiche).*

La ragione del successo preventivo noi riteniamo debba essere ricercata nel carattere della manifestazione alla quale è stata assicurata la maggiore varietà: la visita dei campi di battaglia, dei cimiteri e dei monumenti della guerra si accompagna a quella di regioni del più alto interesse turistico, dalla sella del Tonale al mondo delle Dolomiti, dalla Carnia all'Isonzo ed ai celebrati abissi di Postumia.

Altre ragioni di interesse sono rappresentate dalla organizzazione stessa che venne curata nei più minuti particolari: ufficiali che combatterono sui campi di battaglia che verranno visitati li illustreranno al pubblico dei nostri escursionisti, mentre nelle città redente o martoriate, solenni, commoventi manifestazioni di simpatia verranno tributate ai pellegrini del Touring.

Il mezzo di trasporto prescelto (i rapidi ed eleganti « torpedoni » automobili) non solo assicurerà il maggior conforto ai viaggianti, ma consentirà anche di eseguire rapidi spostamenti, lunghi percorsi, così come se si trattasse di una gita compiuta in automobili da corsa. I panorami più diversi sfileranno dinnanzi agli occhi attoniti dei gitanti e sarà possibile, in soli undici giorni, attraversare tutti i campi di battaglia, correre per le maggiori vallate alpine, godere cento e cento superbi ed ognora differenti spettacoli, recare all'eroismo dell'uomo ed alla immensità della Natura il tributo della propria commossa ammirazione.

La organizzazione logistica avrà come al solito ogni nostra cura. Coloro che hanno preso parte a qualche escursione del Touring sanno le abilità del cav. Zanocco e dei suoi indefessi collaboratori e non è loro ignoto come l'ordine regni sovrano anche in comitive numerose.

Chi intende partecipare a questa grande Escursione deve affrettarsi ad inviare la propria iscrizione giacchè, pur avendo messo in opera mezzi straordinari, non ci sarà possibile accogliere più di 400 persone.

La quota di iscrizione è contenuta in limiti straordinariamente bassi. Si pensi che, pur comprendendo ogni spesa di trasporto (1186 chilometri di percorso!) vitto e alloggio, pur avendo prescelto delle automobili di lusso e nulla avendo risparmiato per assicurare il benessere agli escursionisti, essa non sarà se non di **L. 1200.** *Poco più di 100 lire al giorno, mentre ogni giorno si percorreranno più di 100 km. in auto di lusso.*

Per l'andata da ogni parte d'Italia a Rovereto, ove avrà l'inizio l'Escursione, ed il ritorno da Trento, ove si chiuderà, i partecipanti godranno di particolari ribassi ferroviari.

Il programma è già stato distribuito a quelli che lo richiesero con biglietto da visita recante la sigla: E. N. *Chi ancora non l'abbia avuto lo chieda subito. Ad esso va unita la scheda d'iscrizione, una particolareggiata descrizione dell'itinerario ed ogni altra informazione che può interessare il partecipante alla Escursione.*

Ripetiamo: chi non vuol perdere il posto deve affrettarsi a farci pervenire la propria adesione.

Al 31 maggio le iscrizioni saranno inesorabilmente chiuse; ma certo lo saranno anche prima giacchè oltre i quattrocento non ci è possibile accogliere neppure un altro partecipante.

Chiedete subito il programma ed inviate la quota d'iscrizione.
Vi sono soli 400 posti disponibili.

La miglior Carta per gli automobilisti

Tutti gli automobilisti e motociclisti — non solo italiani, ma anche stranieri — si trovano d'accordo nel dichiarare che la più pratica carta per chi vuol correre con automezzi le strade d'Italia è la *Carta Automobilistica del T. C. I.* alla scala 1 a 650.000. In due fogli essa comprende tutta l'Italia e vi son indicate le strade di grande comunicazione e le strade turistiche più interessanti. Lungo tutti questi itinerari sono segnate le distanze fra centro e centro, la pendenza per le strade di montagna, l'altimetria, i valichi, le ferrovie, gli uffici doganali di frontiera, ecc. È stampata in 4 colori ed è presentata in due edizioni ambedue tascabili e rilegate a stacchi: l'una semplice, e l'altra di lusso, montata su tela con custodia uso pelle. A ciascun foglio va allegato un certo numero di tavole contenenti le piantine delle città principali comprese nel foglio stesso, con gli itinerari per attraversare internamente ed esternamente quelle città.

Questa carta, tanto importante per i motoristi, non costa che L. 7 al foglio nell'edizione comune, L. 14 in quella di lusso. Per l'invio raccomandato aggiungere L. 2 per la prima e L. 3 per la seconda.

La Carta d'Italia per tutti

Tutti conoscono i pregi della Carta del Touring al 250.000 che il Sodalizio diffuse in milioni di fogli; ma non meno apprezzato è l'*Atlante stradale al 300.000* di cui furono distribuiti ben 13.100.000 fogli.

Esso fu ricavato dal 250.000 con opportune modificazioni, semplificazioni, aggiunte tendenti a rendere evidenti i dati che abitualmente più servono al turista, sia esso motorista, ciclista o podista. Pel medesimo scopo la Carta porta, nel *verso* di ciascun foglio, il profilo delle principali strade di montagna che figurano sul *recto*.

La carta è data gratuitamente a tutti i Soci in fascicoli di 8 fogli ciascuno. I Soci iscritti quest'anno ricevettero o riceveranno il 6° fascicolo. Ma tutti debbono possedere la raccolta completa. La spesa è ben modica. Meno di una lira per foglio! E cioè L. 6 al fascicolo (più L. 2 per la spedizione nel Regno e Colonie; L. 3 all'Estero).

FIRENZE - S. MARIA NOVELLA: PARTICOLARE DEL «TRIONFO DI S. TOMMASO D'AQUINO», DI ANDREA DA FIRENZE, 1355. Vi sono figurate 14 Arti e Scienze con i loro grandi rappresentanti. Qui, da destra, si vedono: l'Aritmetica (dopo il conteggio sulle dita) e sotto Pitagora; la Geometria ed Euclide; l'Astronomia e Zoroastro; la Musica e Tubalcain (che la inventò percotendo un'incudine coi martelli); la Dialettica (ha in mano lo scorpione, simbolo, con le due branche, dei due corni del dilemma) e Zenone; la Retorica e Cicerone; la Grammatica ed Elio Donato (fino all'ottocento il libro di grammatica per le scuole si chiamava «il Donato»).

LA SCUOLA ITALIANA ATTRAVERSO I SECOLI

A Firenze, nel Palazzo Medici-Riccardi, si è aperta una «Mostra della Scuola Italiana» a complemento di una più vasta «Mostra didattica», che vuol riassumere e far conoscere i metodi, l'opera e i resultati della scuola nostra, non in patria soltanto, ma nelle colonie di diretto dominio, e in mezzo a quei nuclei di italiani che vivono sparsi per tutto il mondo, ospiti di genti più o meno a loro e a noi amiche. Ed è riuscita di un altissimo valore nazionale. La sezione di Palazzo Medici costituisce il diploma di nobiltà della scuola moderna. Quel che oggi facciamo non è improvvisazione di ultimi venuti, ma continuità di una tradizione dieci volte secolare. La dimostrazione è raggiunta ed esposta al visitatore, con una mirabile raccolta del materiale più vario: opere d'arte originali, riproduzioni fotografiche in grandissimi formati di quelle che, come affreschi e monumenti, non potevano esser trasportate, miniature, codici, autogra-

GLI STRUMENTI DI UN CALLIGRAFO DEL MEDIOEVO
(da un evangeliario bizantino del sec. XI).

CONTEGGIO SU LE DITA.
Esame di aritmetica: « Truovami radice di 10 », dice il maestro con le parole che gli escono di bocca. « Radice di 10 si è.... » risponde lo scolaro. (Dal « Trattato dell'Algorismo », di Giov. de' Donati - Sec. XIV).

fi, stampe, libri, dagli incunaboli alle edizioni ottocentesche, che le biblioteche di Firenze e dell'Italia tutta hanno offerto in abbondanza.

E così il panorama storico nella nostra Scuola, si delinea attraverso i secoli chiaro e completo. Esso si inizia coi secoli di quel Medioevo, che bisogna smettere di tenere in dispregio, e quasi levare a simbolo di età barbara e goffa, mentre in realtà è una delle più grandi e fondamentali epoche della nostra storia. La formazione dei comuni e della loro civiltà italiana, il consolidamento italiano della podestà universale della Chiesa, l'espansione marinara di Amalfi di Pisa di Gènova di Venezia, la supremazia industriale di Firenze su tutta l'Europa, quella bancaria di Firenze o di Siena, la creazione delle nostre grandi cattedrali da Milano a Modena o a Verona, da Venezia a Palermo, da Pisa a Firenze, l'affermarsi geniale di uomini come S. Francesco, S. Tommaso d'Aquino, Federigo II, italianissimo principe, Dante, Giotto, per non citare che i massimi, debbono essere proprio argomenti e testimonianze di barbarie, di rozzezza e di goffaggine?

Ed ecco che in quel superbo rifiorire, come era da aspettarsi, la Scuola ha un posto e un'importanza suprema, non come resultato ma proprio come causa e propulsione. L'Italia è allora alla testa delle Nazioni: faro massimo di cultura lo « Studio » di Bologna. *Bononia docet*. Già ripresovi l'insegnamento del diritto romano fino dal secolo XI, nei decenni subito dopo il 1100 esso è in pieno fiore e si gloria di un maestro di fama universale, Irnerio. Unico da paragonarsi, ma posteriore di fondazione e di sviluppo, lo Studio di Parigi. E soltanto più tardi e minori l'Europa altri ne vede a Bruxelles, a Upsala, a Heidelberg, a Graz. Vi sono in esso discepoli che si chiamano Dante o Copernico. Vi accorrono studenti di ogni nazionalità, Spagnuoli, Tedeschi, Francesi, Inglesi, Greci, e compresi gli Italiani arrivano a diecimila. Vi formano società e corporazioni, con loro residenze, collegi, statuti, convivenze, strettamente sorvegliate e regolate, tornando poi nelle loro patrie a diffondervi la luce del pensiero italiano: l'importanza c alle colonie studentesche di Bologna era data dai reggitori dei varii paesi, può essere dimostrata dalla magnifica sede che il Card. Albornoz fece erigere per i suoi connazionali spagnuoli.

Nel secolo XIII e XIV poi, dovunque una città nostra si facesse focolaio di civiltà sorsero a poco a poco altri studi, *Universitates studiorum*, a Padova, a Pavia, a Firenze, a Pisa, a Siena, a Roma, a Napoli: e attorno vigoreggiavano una quantità di scuole minori, vescovili, conventuali, di corporazioni, di privati, che davano i primi rudimenti, in

IL PROBLEMA DEI GIOCATORI DI DADI, E QUELLO DEGLI ANELLI, IN UNA ARITMETICA MINIATA, APPARTENUTA A GIULIANO DUCA DI NEMOURS, FIGLIO DI LORENZO IL MAGNIFICO - SEC. XV.

gradi diversi come oggi, e preparavano, chi voleva continuare, a giungere fino alle sommità del sapere. In genere si crede che la diffusione della coltura popolare sia solo de' nostri tempi. Ebbene, Giovanni Villani nella sua Cronaca, ci dà per gli anni verso il 1300 questa statistica sulle scuole di Firenze, che allora contava 60-70.000 abitanti: a imparare a leggere e a scrivere (diciamo scuola elementare) da otto a diecimila ragazzi; « all'abbaco e algorismo » (qualcosa come una scuola media inferiore) da mille a mille duecento in sei scuole; « alla grammatica e loica » (una specie di Liceo odierno) da cinquecentocinquanta a seicento, in quattro scuole. Senza contare quelli che eran dati agli studi superiori del diritto, della medicina, della teologia. Son molto mutate da allora le proporzioni?

Fu quello il tempo in cui la scuola, e più generalmente il sapere, si fece di religiosa laica. Non più solo i dotti monaci tramandavano la scienza nell'insegnamento conventuale: quella che durante i secoli più oscuri essi avevan salvata nei recessi dei loro mona-

IL PETRARCA NEL SUO STUDIO
(da un manoscritto dei primi del sec. XV).

UNA SCUOLA DI BAMBINI
(*dalle « Regulae Sypontinae » di N. Perotti - Venezia 1508*).

steri dalla rovina barbarica della civiltà classica, e quella che lentamente si era andata di poi riformando per le loro assidue meditazioni. I giuristi, i medici, i geometri e via dicendo, che insegnavano senza vestire abito religioso si fecero sempre più numerosi. Le discipline fondamentali si raggruppavano nelle cosiddette Scienze del Trivio, grammatica, logica e rettorica, e in quelle del Quadrivio, aritmetica, geometria, musica e astronomia; e, segno de' tempi, le loro figurazioni, anche in monumenti chiesastici, cacciano e prendono il posto delle Virtù religiose che fino allora vi avevan regnato: le tre Virtù Teologali (Fede, Speranza e Carità) e le quattro Cardinali (Giustizia, Fortezza, Temperanza e Prudenza). Intorno a quelle sette scienze, avevano luogo le molte altre « Arti Liberali » e tutte insieme composero sovente delle grandiose allegorie del sapere umano che si ripeterono nelle nostre cattedrali e nei nostri palazzi a lungo, durante il Tre e il Quattrocento, da Santa Maria Novella di Firenze, a San Francesco d'Assisi, alla « Scuola d'Atene » nelle stanze vaticane di Raffaello.

Congiunte con le loro figurazioni, noi troviamo le immagini dei grandi sapienti dei tempi antichi e nuovi che quasi le simboleggiano, dai grandi scrittori latini, come Virgilio o Tito Livio, ai grandi padri della Chiesa come San Girolamo o Sant'Agostino, ai contemporanei illustri, come il Petrarca o Cino da Pistoia. Raffigurati per lo più nelle loro celle austere, tra libri aperti sui leggii e libri posati sugli scaffali, con gli strumenti scrittorii a portata di mano, con l'immagine della Vergine a proteggere le loro speculazioni, con la gran parola dominante « Silentium », che più che agli altri era un ammonimento a loro stessi, di far tacere nell'anima ogni desiderio profano e ogni allettamento di frivolità. Ma qualche volta la severa nudità della cella si profumava d'un ciuffo o di un cespo fiorito, che esalava il suo fiato sotto la sorridente Vergine propizia.

Nelle aule dello « Studio » la vita era intensa ma pacata. Innumerevoli sono le figurazioni dei « lettori » dinanzi alle scolaresche, in codici e in monumenti funerarii. Specie a Bologna i lettori e glossatori erano largamente onorati: ne fanno testimonianza i sepolcri a loro eretti sulle piazze, e che ancora restano a San Domenico e a San Francesco; e quelli elevati nelle chiese, di cui molti oggi sono

GOLDONI A SCUOLA
(*dalle opere di Carlo Goldoni - Venezia, 1761*).

S. AGOSTINO CONDOTTO DAL MAESTRO DI GINNASTICA. A DESTRA LA FUSTIGAZIONE D'UN FANCIULLO, METODO DI PUNIZIONE USATISSIMO NEL MEDIOEVO E NEL R NASCIMENTO (*da un affresco di Benozzo Gozzoli a S. Gimignano*).

al Museo Civico. Da allora poco, anzi si può dir niente, è mutato nell'aspetto delle aule scolastiche, salvo i perfezionamenti igienici e di comodità negli arredi: il professore o il maestro, di grandi o di piccini, siede su una cattedra centrale, gli scolari sono allineati nelle file de' banchi. Ma in tutte queste rappresentazioni quanti tratti della vita scolastica di tutti i giorni, colti con una freschezza e immediatezza dilettosa! Ecco i metodi di punizione come ci mostra Benozzo Gozzoli a S. Gimignano, e come partitamente insegnava verso la fine del '300 Antonio Pucci, campanaio e banditore del Comune di Firenze, e poeta nei ritagli di tempo:

> Quando il fanciul da piccolo sciocchеggia
> Gastigal con la scopa e con parole
> E passati i sett'anni sì si vuole
> Adoperar la ferza e la correggia.
>
> E se passati i quindici folleggia
> fa' col baston, che altro non gli duole,
> e tante gliene da', che dove suole
> disubidirti, perdonanza cheggia.

Ecco gli accapigliamenti dei ragazzi irrequieti, non appena il maestro volta l'occhio, le ricompense ai diligenti a base di ghiottonerie; il maestro iroso e il discepolo che se ne beffa; le caricature per l'asinità di chi insegna grande quanto quella di chi dovrebbe imparare. E poi le notazioni minute ma gustosissime alla nostra curiosità, riguardanti la storia del costume: gli arredi della scuola, i vestiarii, i libri, i metodi didattici per le varie scienze. Scuole di geometria e di aritmetica, con le tavole pitagoriche, i compassi, le squadre, i conteggi di «algorismo»; scuole di musica, con gli strumenti varii e le notazioni e le «intavolature»; scuole di astronomia con le sfere, i sestanti, gli astrolabii; scuole di medicina, con le dissezioni sui cadaveri, gli alambicchi e gli alberelli. E soprattutto la suppellettile libresca di cui la Mostra odierna ha radunato una raccolta che sarà difficile ancora rivedere: gloriosi codici giuridici con capolavori di miniature; aritmetiche figurate per la migliore esplicazione dei problemi, botaniche con ingenui disegni delle piante, specie medicinali; i pri-

CINO DA PISTOIA TRA I SUOI SCOLARI (*dal monumento funebre nel Duomo di Pistoia, c. 1337*).

mi dizionarii greco-latini compilati per proprio uso dagli umanisti; la serie infinita delle opere a stampa, della fine del quattrocento o dei primi del cinquecento, con le loro deliziose illustrazioni xilografiche; le prime carte geografiche nelle quali il mondo comincia a prendere, sia pure con qualche goffaggine, la forma che ormai si è stampata nei nostri occhi; i documenti della ansiosa lotta degli amanuensi superstiti contro la stampa trionfante. Di vetrina in vetrina i cimeli venerandi o singolari si susseguono in serie stupende.

Nel seicento e nel settecento la vita scolastica, specie quella universitaria si arricchisce e si complica, e si avvicina sempre più alla attuale. La Mostra anche di questa dà una documentazione ampia, con l'ausilio principalmente di stampe, molte delle quali provenienti da una raccolta che i lettori de *Le Vie d'Italia* ben conoscono, quella, del dott. Achille Bertarelli. Anche la vita scolastica, specie quella universitaria risente dell'ampollosità de' tempi. Le organizzazioni si fanno fastose, gli apparati gonfi e tronfi. Ecco i professori, gli studenti e i bidelli dello Studio padovano nei loro costumi, ecco il trasporto spettacoloso di «Minerva Patavina» cioè della Università dalla sede vecchia alla nuova. Gli studenti erano diventati un corpo privilegiato; e il governo della Repubblica Veneta volle ricordata in una grande iscrizione la severa giustizia fatta per la uccisione di uno di essi. Le testimonianze più varie si affollano: i primi diplomi universitari, editti e manifesti, copertine di quaderni scolastici, giuochi ed esercizi, alfabeti composti con figure umane, ingegnosi metodi di aiuto mnemonico, il venditore ambulante di libretti e tabelle, i ritratti dei più insigni maestri. E testimonianza maggiore le solenni sedi che si innalzano dovunque dalla Sapienza padovana ai grandi collegi di Roma.

Ma una delle cose che forse più ci tocca a dentro sono i ricordi ingenui dei grandi scolari, i primi passi e i primi tentativi che da piccini fecero coloro che eran destinati a

IL CORTILE DELL' UNIVERSITÀ DI PADOVA, DI ANDREA DA VALLE (*verso la metà del '500*).

BOLOGNA - IL COLLEGIO DI SPAGNA, COSTRUITO DA MATTEO GATTAPONI PER IL CARD. ALBORNOZ NEL 1364.

BOLOGNA - IL MONUMENTO A ROLANDINO DE' PASSEGGERI (m. 1300) «ATTORE» NELLO «STUDIO»; NEL FONDO, IL MONUMENTO DELL'ALTRO «ATTORE», EGIDIO FOSCHERARI (m. 1289).

pagina autografa di Vittorio Alfieri coi suoi ricordi di studente; ecco Vittorio Emanuele II bambino che scrive una lettera alla mamma presentandole i suoi saggi; ecco inni studenteschi di libertà, dal 1831 al '48. A mano a mano ci si avvicina al Risorgimento e alla Grande Guerra il nostro interesse si accende di più vibranti commozioni: ecco Oberdan, e il proclama di Giosuè Carducci per la sua morte, che termina col grido « Sia maledetto l'Imperatore »; ecco Nazario Sauro e la sua lettera di testamento spirituale al figlio che intende, anche per quelli che non intendono ancora; ecco Cesare Battisti studente a Firenze ed a Graz.

Ma forse il fremito maggiore ci traversa contemplando un povero quadernuccio di un altro scolaro inconsapevole: quasi un brivido di reverenza religiosa dinanzi a uno dei più terribili segni d'imperio stampato su creatura umana dal misterioso Destino che ci tiene in balia. È un quadernuccio di appunti di geografia di Napoleone ragazzo. Una carta azzurrina, a margini intonsi, una scrittura calma, piegata da un lato, decisa sebbene ancora infantile. La pagina che mi sta aperta davanti, l'ultima, è ammezzata. Leggo. Si tratta delle colonie degli Inglesi in Asia, in America, in Affrica. Poche parole che fanno capoverso, neanche un rigo intero, la chiudono. E quelle parole, dopo le quali altre non ce ne sono, vergate dal fanciullo ancora senza glorie nè colpe, dicono: *Sante Hélène petite isle*.

farsi grandi e grandissimi. Come non provare un palpito di commossa simpatia, quando si hanno sott'occhio gli imparaticci di greco di Giovanni Boccaccio o gli esercizi sui verbi latini di colui che doveva dare il proprio nome alle Americhe, Amerigo Vespucci? Ecco la aritmetica squisitamente miniata dei figli di Lorenzo il Magnifico; ecco il codice che narra figurativamente tutta la educazione di Massimiliano Sforza; ecco la

LUIGI DAMI.

PRIMAVERA IN SICILIA

UNA DELLE QUATTRO «CITROËN» CHE SARANNO SORTEGGIATE FRA I PROPAGANDISTI PER LA RACCOLTA DI ISCRIZIONI VITALIZIE AL TOURING.

L'AUTOMOBILE PER I SOCI DEL TOURING

La notizia che i Soci del Touring potranno possedere un'automobile ha suscitato una vivissima emozione. Caspita! Non è cosa da poco il possedere una macchina quando si è abituati ad... andare a piedi. E se questa automobile è di quelle che consuman poca benzina, meno olio e son colpite da modeste tasse, il pensiero di possederla fa venir l'acquolina in bocca anche ai più apatici. Per stuzzicare l'appetito pubblichiamo la fotografia di una delle quattro *Citroën* che verranno poste a disposizione dei Soci più attivi, più affezionati, più destri nel procurare nuovi Vitalizi al Touring.

Il Concorso non è dotato solamente di questi premi... semoventi, ma anche di somme in denaro e di collezioni complete della *Carta d'Italia al 250.000*. Per chi non le ricordasse ecco le categorie del *Concorso Vitalizi 1925*:

Premio tipo A - Collezione della Carta d'Italia — La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

alla Sede del Touring . .	a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
a domicilio mediante spedizione per posta raccoman. . *alla Sede del Touring in elegante cartella custodia* .	a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
a domicilio in elegante cartella custodia mediante spedizione per posta raccom. .	a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.

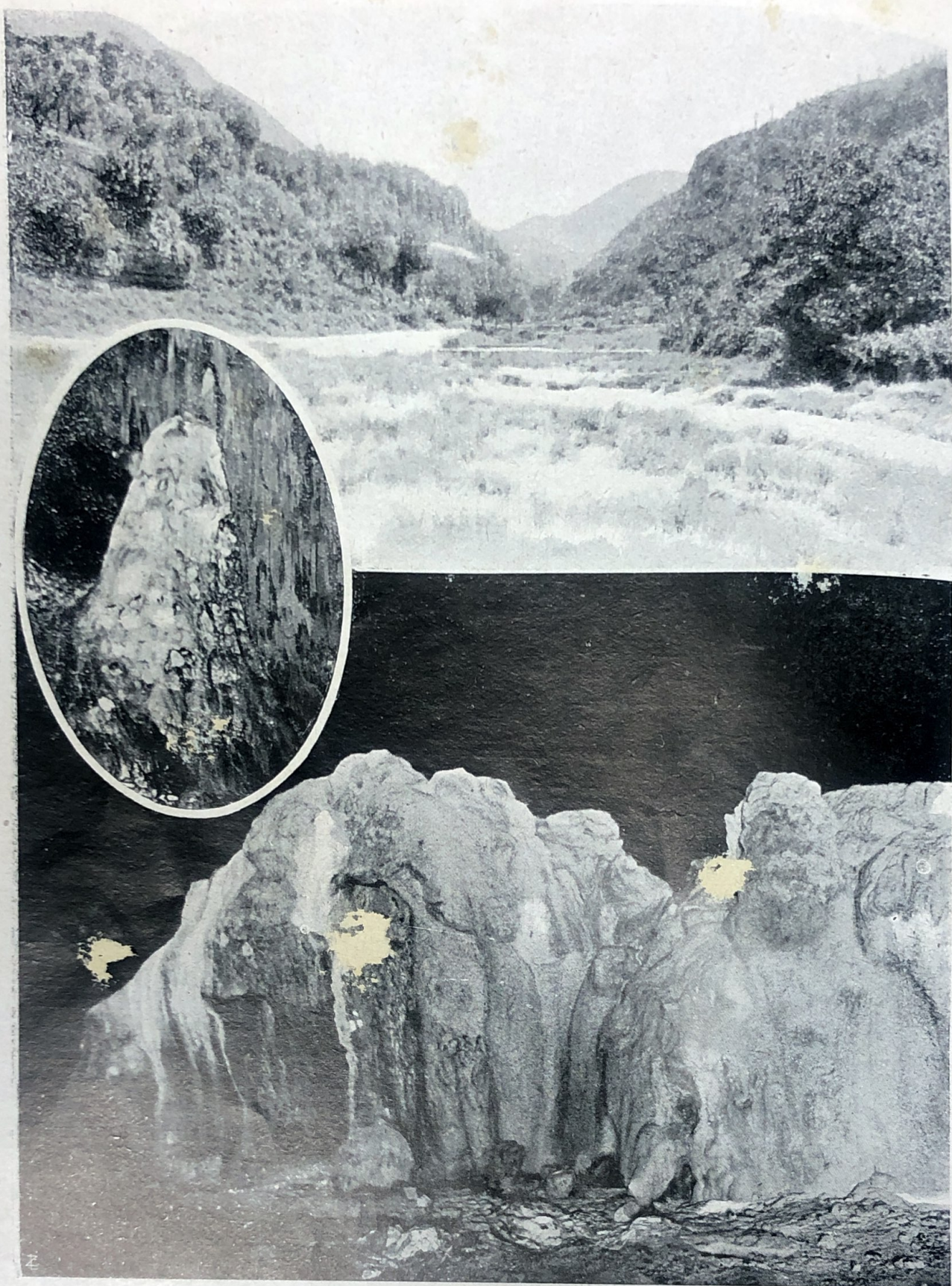
Premi tipo B - Premi in denaro per un ammontare di L. 15.000 — Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio potrà concorrere, con altrettanti punti quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire*.

Premi tipo C - Premi di massimo assoluto per un totale di L. 15.000 — A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

L. *5000* a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

L. *1000* a ciascuno dei 10 successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

Premi tipo D - Quattro Autovetturette "Citroën" — Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

Le modalità per il Concorso furono pubblicate a pag. 425 de *Le Vie d'Italia* di aprile. Chiederle con biglietto da visita recante la sigla: *p. C. V.*

(*fot. prof. G. Gallo*)

BELLEZZE NASCOSTE

Nei pressi di Avella, nell'Appennino Campano, trovansi le *Grotte degli Sportiglioni*, che il Socio nostro Almerindo Napoletano esplorò recentemente. Formate da diverse caverne intercomunicanti misurano complessivamente circa trecento metri di lunghezza e sono larghe dai venti ai trenta metri. Contengono interessanti concrezioni. Le fotografie che pubblichiamo mostrano: *In alto:* l'amena valle del Clanio, dalla quale si accede alle grotte; *nel mezzo:* una stalagmite della quarta grotta; *in basso:* le due stalagmiti della seconda grotta.

MONTEVERGINE, CARATTERISTICO MONTE DELLA CAMPANIA.

LUNGO IL SELE

Italia negletta.

Pur che da Napoli si percorra una delle grandi strade che si irradiano dalla città verso la pianura, e si oltrepassi anche questa, e si penetri in mezzo ai monti per una delle valli che ne sfociano, — si entra subito, si può dire, nell'Italia sconosciuta. Dire sconosciuta credo non basti: bisogna forse dire anche negletta.

La mente nostra, — di uomini, cioè, abituati ad osservare, e che l'osservazione sogliono confortare e accompagnare con confronti e paragoni, perchè la visione dei fatti e dei caratteri osservati ne risulti più viva, e direi quasi più incisiva, — la mente nostra, dunque, corre spesso alla imagine che di altre regioni è rimasta impressa nei nostri ricordi e nelle nostre conoscenze, ogni volta che siamo tratti ad osservare una regione per noi nuova. A me, naturalmente, il paragone corre spontaneo, sempre, con la mia Toscana, prima che con le altre delle regioni d'Italia, tutte così ammirevoli nella loro varia bellezza. Ebbene, in verità: se Firenze è, indiscutibilmente, la « capitale » della intera Toscana, della Toscana pe-

BUFALI NELLA MACCHIA, PRESSO A PESTO.

IL BACINO DEL SELE.

rò io non conosco la « provincia ». Ogni altra sua città (Arezzo, Lucca, Siena, San Gimignano, Pienza, ecc.), ogni altro paese ha le sue tradizioni, le sue ricchezze d'arte, le sue bellezze di natura, ma ha anche la sua gente che è attaccata, quasi inconsapevolmente, a queste tradizioni, a queste ricchezze d'arte, a queste bellezze naturali. Non parlo — ben inteso — del popolo minuto; parlo della aristocrazia, nel senso etimologico e quindi più estensivo della parola. Gente, dunque, che è attaccata alla propria cittadina od al proprio paese, e vi abita, vi esercita la propria attività, vi studia anche magari, conservando e tramandando quei piccoli focolari di cultura locale, che talora rappresentano veri piccoli tesori di sapienza. E l'attaccamento, in chi vive il più dell'anno nelle città, è anche verso la campagna: che di primavera e più d'autunno si popola di cittadini.

Qua giù, invece, tutto il contrario: vi è una grande « capitale », Napoli, e tutto il resto, dagli Abruzzi alla estrema Calabria, è « provincia ». E a Napoli accorrono dalle piccole e grandi cittadine, dai paesotti tutti quelli che costituiscono l'aristocrazia del paese: del nome, del censo, della coltura, dell'intelligenza. Anche quando la stagione estiva li allontana dalla capitale, si affollano nei dintorni più immediati che ne sono le tradizionali località di villeggiatura, o addirittura vanno lontano, sugli Appennini nostri o sulle Alpi, o più lontano ancora: quasi mai nelle cittadine, nei paesi o nelle campagne donde sono originarî e con i quali hanno ancora legami se non altro di interessi.

Un'Italia, dunque, che quasi sembra disprezzata dai suoi. Ragioni storiche: lo so. Contentiamoci, però, di osservare i fatti, senza neanche ricercarne le cause, del resto facili a trovarsi. Un' Italia, comunque, che è certamente sconosciuta ai più degli Italiani.

Che ne conoscono, infatti, gli Italiani? Le bellezze azzurre del golfo che si compone tra il Miseno e la estrema punta sorrentina, Capri col suo profilo di sirena affiorante appena e le lunghe chiome galleggianti sul mare, il Vesuvio col suo pennacchio di fumo variamente disteso secondo il vario spirare dei venti. Sì: anche il Museo, anche Pompei; anche Piedigrotta, se volete, ed anche « Naso 'e cane » con gli spaghetti alle vòngole: giuro, che per i più dei forestieri, sono tutte quante meraviglie da mettersi ad un medesimo livello!

Ma per arrivare a Napoli, quando poco oltre Cajanello si sbocca nella grande pianura campana e la si percorre presso il suo margine, credo che ben pochi sappiano cosa vi sia oltre quei primi poggi, ora nudi ora verdeggianti di rada macchia, che la chiudono dalla parte di Oriente, ed ancor meno

CASTELNUOVO, NELL' ALTA VALLE DEL SELE.

si sentano punti dal desiderio di sapere. Di lì comincia, infatti, l'Italia sconosciuta.

I monti Picentini.

Vi è una zona, però, che ha una certa rinomanza: è la zona dei monti Picentini.

I monti, qui nella Campania, non sono come quelli che di solito ci mostrano le carte con quel loro solito disegno che direi convenzionale: una lunga cresta dalla quale si dipartono, di qua e di là, i contrafforti, e da questi poi contrafforti via via minori. Così è l'Appennino più settentrionale, così sono le Alpi, così sono tutti quei monti che si collegano e si dilungano in una vera e propria catena. Ed anche il reticolo dei torrenti e dei fiumi ha, in essi, un andamento regolare, che è la naturale conseguenza dell'andamento dei monti. Qua giù, no: qua giù, tra l'alto bacino del Volturno e l'alto corso del Sele, manca questa netta catena montuosa. La stessa cresta di spartiacque tra i due mari opposti, l'Adriatico e il Tirreno, non corre quasi mai lungo le maggiori alture; anzi, essa coincide spesso con zone pianeggianti, che sembran solo di tenui colline o poco più. Quelli che si possono chiamare veri monti, — per l'altezza raggiunta, per l'asprezza delle forme, per i caratteri della vegetazione, — sono tutti più o meno esterni rispetto allo spartiacque, cioè più vicini al margine della pianura. E non si collegano l'uno con l'altro; sembrano distaccati, come massicci indipendenti. Di qui deriva in gran parte l'andamento palesemente irregolare che vi hanno fiumi e torrenti.

Il più meridionale di questi massicci montuosi di Campania è quello dei monti Picentini. Sconosciuto, sì, anche esso, se non nelle tenui propaggini che tra Salerno ed Èboli scendono verso il mare e la piana costiera lambita dalla ferrovia di Calabria. Ma sconosciuto nelle asprezze rocciose del Cervialto (1809 m.), o dell'Accèllica (1657 m.) o del Polveracchio (1790 m.), o del Terminio (1786 m.), — o nella bellezza calma e pittoresca del lago di Laceno (1043 m.) o del lago del Dragone (700 m.), — o nel rigoglio dei suoi boschi di castagni, o nell'opulenza dei suoi campi e dei suoi vigneti. È un potente massiccio tutto di calcare; e per questo, nell'assolata e riarsa nudità delle sue groppe estreme, e nei bacini chiusi, e nei valloni, è come un gigantesco serbatoio, naturale e benefico, alle acque che i venti piovosi, giungendovi dal prossimo mare, vi scaricano sotto forma di pioggia, o che a poco a poco si sciolgono dal denso ammanto delle nevi invernali. E penetrano nella massa della montagna, e circolano per le sue vie sotterranee, e risorgono nel fondo delle valli più profondamente incise tutto attorno al massiccio. Dei monti Picentini sono infatti le sorgenti del

LA ROCCA ED IL PAESE DI QUAGLIETTA NELLA VAL DI SELE.

Calore, del Serino e del Sele. E Sele e Serino, da soli, dissetano gran parte dell'Italia meridionale: basterebbero quindi a dare rinomanza ai monti Picentini.

Il Sele.

Il [illegible] — il più noto, per le sue sorgenti, tra i [illegible]umi picentini, — è anche il più importante fra tutti. Gli altri, infatti, o hanno corso assai breve, o breve, per lo meno, lo hanno nel massiccio montuoso, dal quale poi proseguono, con andamento più o meno irregolare, nelle zone orografiche vicine. Il Sele, no: il Sele si può dire, fino ad un certo punto, che spetti tutto al gruppo dei monti Picentini. Non ne incide, veramente, la potente massa, come fanno nei loro corsi superiori il Serino ed il Calore; ma ne contorna tutto quanto il margine orientale, separandolo dai vicini primi monti di Lucania; poi sfocia sulla piana verso il mare, e qui limita, sempre dalla parte di Oriente, un nuovo e potente massiccio montuoso, quello del Cilento. Corre in direzione meridiana nel corso intermontano; poi verso sud-ovest, nella pianura, fino al suo ultimo destino. E dove esso nasce, a Caposele, lì sono evidenti quelle caratteristiche orografiche alle quali ho già dianzi accennato, come proprie, nella loro anomalia, del rilievo campano: sorge infatti presso lo spartiacque principale dell'Appennino, oltre il quale corre già l'Ofanto verso l'Adriatico. Ma è uno spartiacque basso, intorno ai 700 metri, uniforme, quasi dolce e morbido nei suoi profili e nei suoi pendii: pienamente contrastante co[illegible] maggiori altezze e le forme aspre e talora selvagge dei monti Picentini, che da esso si protendono come potente spalto avanzato verso il Tirreno.

Arrivando da Napoli, si raggiunge la grande piana, prima che la valle, del Sele. [illegible]ò, — siamo tra Battipaglia ed Èboli, — la pianura è qui definita, nettamente: tra tenui colline olivate nelle loro più basse pendici, ad Occidente, e, al di là, la massa ardita dell'Alburno (1742 m.). Bella visione di montagna alta, è questa dell'Alburno fin dal suo primo apparire all'orizzonte: chè esso precipita, da un lato, con una grand[illegible] parete tutta di roccia nuda, sulla prossim[illegible] valle del Tanagro. Non vi precipita però, con un salto solo; anzi, al piede della parete si vede come un gradino, e dove questo cade, nuovamente, sopra il fondo della valle, se ne vede elevarsi uno strano monticolo fatto a cono, dai fianchi dirupati. Dal lato opposto, cioè più verso il mare, un'altra, minore, schiena montuosa, che viene [illegible] spengersi proprio sul margine della [illegible]: quello è il M. Soprano (1084 m.), il [illegible]o

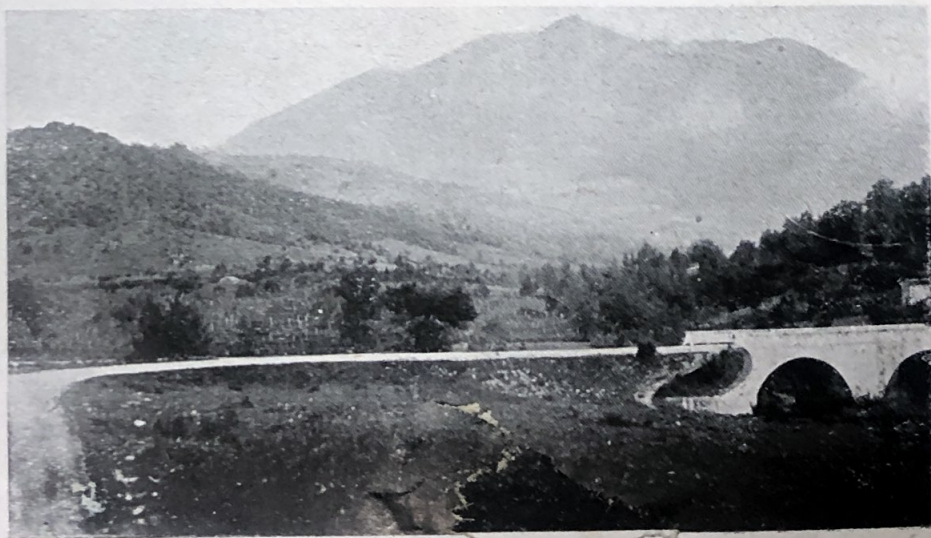
LA MORBIDA VALLETTA SORGENTIFERA DEL SELE.

monte del Cilento. E tra Alburno e Soprano è come una fascia di basse colline dalle groppe ampiamente arrotondate; e lì un paesello distende le sue case a solatìo: è Altavilla Silentina. Da ogni altra parte, la pianura che pare sconfinata.

Non sul davanti, però: sul davanti, monti e poggiate e colline si avvicinano da una parte e dall'altra, e la piana si restringe, opulenta ancora delle sue colture, intersecate da lunghe file di pioppi alti e affusolati. E via via che si restringe, si fa anche più mossa e il Sele non scorre più tra rive basse di ghiaieti, ma già coi suoi meandri chiusi tra le scarpate brevi di terrazze. Da un lato, sulle ultime morbide pendici dei monti Picentini, in mezzo alla campagna tutta densa di ulivi, Èboli pare voglia nascondersi col suo vecchio castello dei Colonna.

Fra sorprese e contrasti.

Ma poco dietro queste prime pendici dolcemente inclinate e [illegible] dense di ulivi, si leva l'erto fianco dei monti, che in alto hanno sommità stranamente spianate: fianco erto e scosceso, su pel quale la macchia pare arrampicarsi a fatica, e compatto, quasi senza valloni che ne incidano la potente massa di calcari. Uno ve n'ha, però, che è tagliato di netto, giù profondamente, come una gola, e pare una bolgia orrida e selvaggia: lì dentro si nasconde il paese di Campagna.

Ma è un paesaggio, questo, pieno di sorprese e di contrasti. Forme aspre, di una asprezza primitiva, nei monti Picentini che incombono da un lato. Ma se si vuole raggiungere il Sele e rimontare il corso verso le sor-

L'ALTA VAL DI SELE.

SANTOMENNA, NELLA VAL DEL SELE.

genti, bisogna raggiungere la sommità di una zona di piccole alture che sembra sbarrare la sua valle, e dentro le quali il fiume si affossa profondamente e sparisce dalla vista. Strane alture, in verità: chè, appena raggiunte, si mostrano quasi perfettamente spianate ad un medesimo livello; e nude e brulle, quasi soltanto a campi di granaglie ed a pascoli magri. Sono terminati, infatti, — durante la breve ascesa, — i bei boschi di olivi, un poco tristi con il loro grigiore uniforme, e sono terminati anche i così varî alberi da frutti, più gai con le loro diverse tonalità di verde. Siamo in un paesaggio aperto, spoglio, pianeggiante, che pare inviti alla calma ed al riposo. Ma non si ha che da guardare dalla parte opposta: fronteggiante ai fianchi erti e boscosi dei monti Picentini, si alza, adesso più vicina, la bella e maestosa massa dell'Alburno. E strapiomba veramente, con la sua alta parete di roccia, sull'ampio avvallamento del Tanagro. Ed al primo monticolo, strano monticolo fatto a cono, — che già si scorgeva sorgere dal margine del gradino inciso a mezzo il fianco, — ora se ne vede seguire tutta una serie, allineati come una fila di soldati: tra il primo e il successivo si scorge il biancheggiare di un paese, appollaiato quasi a guardia dello sbocco del Tanagro: è Sicignano.

[illegible]A PIA[illegible]A DI P[illegible]TO, A STEPPA ED A MACCHIA.

Monti da ogni parte, del resto; e da ogni parte anche paesetti, alti alti, di solito, su per i pendii della montagna. Ma ve ne ha

IL SELE PRESSO LA FOCE.

uno anche vicino, che sembra distenda le sue case, come su una gradinata, su una lieve ondulazione di queste strane superfici pianeggianti, le quali sbarrano, quasi, e certo nascondono l'alta valle del Sele. Quello è Contursi.

Ma si oltrepassa questa zona di alture spianate e spoglie, ed ecco la valle, che in esse era ridotta ad una specie di gola a meandri, si apre d'un tratto, quasi a bacino, ampia, dolce nelle tenui ondulazioni del suo fondo, contenuta dai più alti fianchi dei monti opposti: la massa dei Picentini ad Occidente, dove si levano le propaggini del Polveracchio e del Cervialto, — e la grande groppa del M. Marzano (1530 m.) ad Oriente, che ha pure certe sue durezze rocciose che gli conferiscono un aspetto di montagna alta.

L'alto Sele.

Solo così si sbocca nell'alto Sele. Bello il paesaggio, con tutte le sue querci, o a bosco folto, od isolate in mezzo ai campi quasi a ricordo della maggiore estensione ch'ebbero le selve un tempo. E nel centro, proprio nel centro del fondo della valle, presso al fiume, un piccolo paese, Quaglietta; tutti gli altri, giro giro, più in alto, dove le più

BUFALI IN CERCA D'OMBRA, NELLA [illegible]CCHI[illegible] DI PE[illegible]TO.

FUGA DI COLONNATI A PESTO.

basse e dolci pendici si attaccano agli erti fianchi superiori: ecco Oliveto, che sembra dominato da una specie di grande rocca massiccia; ecco, dalla parte opposta, Colliano e poi, più in là, Valva, al piede della parete che precipita giù dalla lunga schiena del Marzano; più oltre ancora, di nuovo dalla parte di prima, ma già vicino alle sorgenti gorgoglianti del Sele, Calabritto. Su, tutti in alto, tutti dominatori della valle. Tutti, meno Quaglietta che è nel basso. Anche Quaglietta però è, a modo suo, in posizione eminente: il vecchio castello leva i suoi ruderi pittoreschi sulla vetta di una roccia, — l'unica che spunti dal fondo dolcemente mosso della valle, — e par protegga il paese che si distende ai suoi piedi.

Ma se si risale ancora la valle verso la sua testata, il paesaggio cambia caratteri: la vediamo, infatti, non rinserrarsi come è, solitamente, delle valli di montagna; ma, anzi, quasi aprirsi, dispiegarsi sempre più ampiamente. E sul davanti, dove i fianchi opposti si vanno incontro l'uno all'al[illegible] per conchiudere la cerchia [illegible] tutto l'alto bacino del Sele, non vi è alcun[illegible]litezza di cime e di crestoni; anzi, si vede il pendìo inalzarsi dolcemente fino ad una linea di spartiacque, non alta, ampia ed uniformemente livellata: in contrasto pieno con i monti Picentini e col Marzano, che lì sembrano spengere, abbassandosi, ogni rudezza di forma.

Dove scende il Sele dalle sue sorgenti, si è già in questo tipico paesaggio attenuato; un paesaggio, quasi, di colline. Guardiamo pure su per la valletta, nella quale le poggiatelle morbide si vanno alternatamente incontro da una parte e dall'altra: Caposele ci è nascosta da esse; ma sopra una altura spianata, culmina il massiccio edificio di un monastero, che domina l'apparente calma solitudine della piccola valle.

La testata del bel bacino non è, come si crederebbe, su per la valletta del Sele anche se questo, per la ricchezza delle sue sorgenti, gli dà il nome. No, il Sele è un affluente laterale del torrente che, pur più povero d'acqua, ha più lontane le sue scaturigini. E questo è il Tèmete. E se lo risaliamo, ci inalzeremo a poco a poco, quasi dolcemente, verso la linea dello spartiacque, così stranamente piano e livellato. Paesetti ancora qua su, a mezzo il fianco: Castelnuovo di Conza e Santomenna; ma tipico, sopra tutti, è poi Laviano, inerpicato sopra un'esile cresta di roccia, che strapiomba da un lato sopra una forra profonda e selvaggia.

Così, per continui contrasti, si svolge il corso superiore e montano del Sele, che alimenta d'acqua mezza la Italia meridionale: gola sul principio, poi ampio bacino; spianate regolari e spoglie di vegetazione là dove

UNO DEI TEMPLI GRECI DI PESTO.

il fiume sbocca verso la pianura, fondi e fianchi densamente alberati dove si apre il bacino; le due fiancate di monti, da una parte e dall'altra, alti e rudi di forme, ma una testata, allo spartiacque, come depressa ed ampia e livellata; nei fianchi, pareti anche di nuda roccia, tanto son aspri, ma nella testata, solo pendii dolcissimi, come piani inclinati regolari. E varia la vegetazione boschiva, che dalle querci passa ai castagni ed agli abeti; varia anche quella coltivata, intensa nel fondo del bacino, poi più rada e saltuaria ed uniforme tutto attorno via via che ci si eleva su pei fianchi, fino a raggiungere la macchia e il pascolo. Soltanto pochi, però, e talora quasi timidi, gli oliveti, al paragone di quelli che forman bosco subito fuori dello sbocco della valle montana, sulle tenui colline che sono intorno ad Èboli.

Verso il mare.

Con tutti i suoi contrasti, però, vera valle montana, questa del corso superiore del Sele. Ma il contrasto, lungo il fiume, è anche maggiore, appena esso sbocca fuor del limite dei monti Picentini e corre verso il mare. È un contrasto che si svolge, direi, per gradi, ma rapidissimo comunque. Dalla gola incisa nelle strane alture spianate e nude, si passa già fuori dei monti. Questi, cioè, si allontanano, divergono, da una parte e dall'altra, e lasciano tra mezzo una specie di imbuto depresso, che si allarga, si allarga sempre più nella direzione del mare. Ma sul principio, dal piede dei monti si vedono scendere verso le opposte rive del Sele delle grandi superficie regolarmente e dolcemente inclinate, — sono grandi conoidi, vecchie e recenti, — che pare vogliano quasi stringere, soffocare il fiume come tra due morse opposte; ed il fiume pare quasi abbia voluto sfuggire ora l'una ora l'altra, secondo che erano più invadenti ed avanzanti, e per questo abbia descritto quelle sue belle sinuosità a meandri, che poi, più tardi, con il continuo lavorìo erosivo delle acque, si sono approfonditi tra le scarpate delle basse terrazze.

Ma si discende ancora più lungo il Sele: sempre più i monti allontanano i loro fianchi opposti, finchè anche le grandi conòidi che scendono dolci e regolari dal loro piede non arrivano più a raggiungersi, da una parte e dall'altra, con le loro unghie estreme. Ed allora ai due lati del fiume comincia una duplice fascia di pianura. E lì sono le colture, e i campi, e le lunghe file di pioppi alti e affusolati. Non paesi, però, perchè qui è, comunque, terra, — se mi è permesso dire, — giovane, recentemente conquistata alle acque; ed i paesi hanno sempre rifuggito, quasi sino a tempi moderni, le bassure, quando

avevano vicini monti e poggiate a loro disposizione per sorgere e crescere con più facile difesa contro gli uomini e contro gli elementi. Ed ecco infatti, i primi monti del Cilento che son vicini, ancora, al Sele, — mentre i Picentini sfuggono lontano verso Occidente, — ci mostrano Altavilla Silentina ed Albanella, e poi Capaccio e Trentinara, allineati a mezza costa.

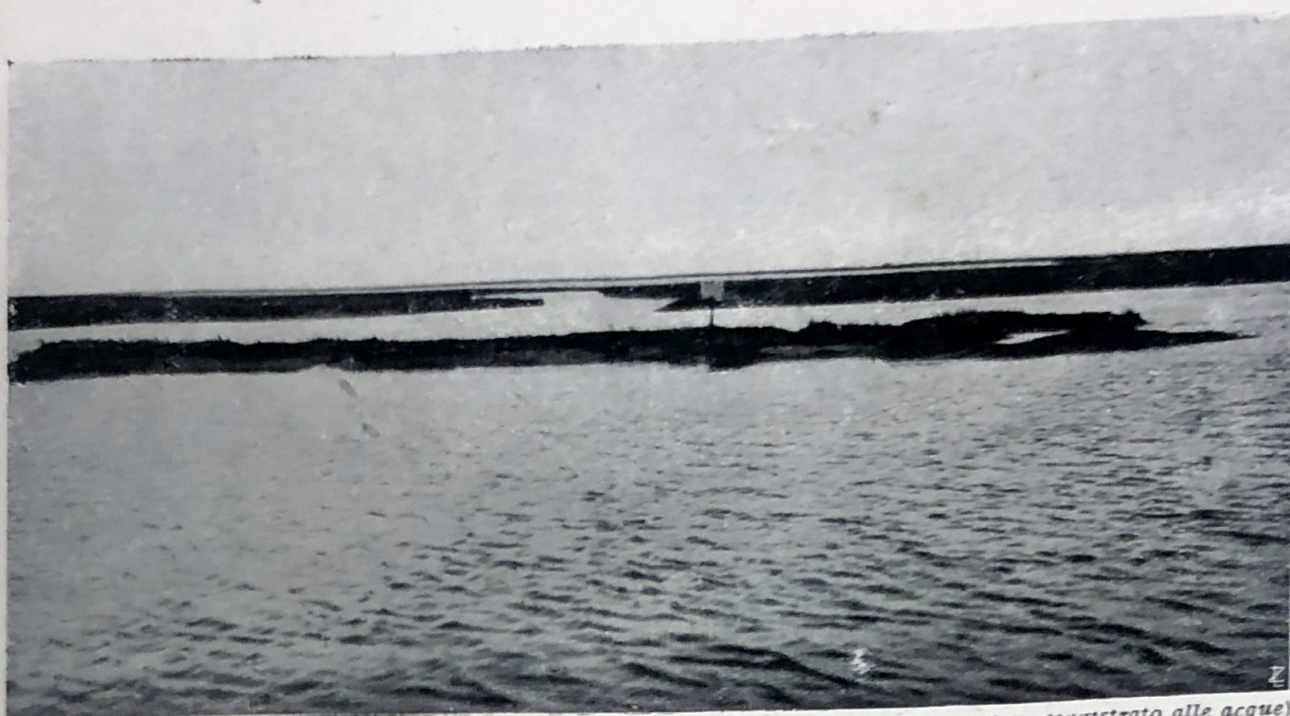
Poi la duplice fascia pianeggiante sulle rive del fiume si allarga, si allarga sempre più, finchè si stende in una grande pianura, alla quale l'occhio vede un limite quasi soltanto nei monti del Cilento. Questa è terra anche più giovane; la conquista sulle acque non è stata naturale, non è stata compiuta soltanto dal successivo deposito di ghiaieti e sabbia che fiume e torrenti abbiano abbandonato nel loro eterno lavoro. No, prima che l'opera, — che par cosciente, — della natura fosse compiuta, è intervenuto l'uomo. E non potendo, — nella lotta tra terra ed acqua, — elevare il livello della terra, ha cercato di abbassare, in certo modo, quello delle acque; ed ha scavato canali. Terra giovane, dunque; e quindi giovani anche le colture: più estensive, meno o punto alberate; e già l'allevamento del bestiame, cavalli e vacche, manzi e giovenchi, pascolanti nelle praterie senza fine. Poche case di coltivatori e di mandriani disperse nella piana, in solitudine quasi assoluta. Già comincia, qui, la malìa sottile che ha anche la pianura sconfinata e primitiva.

Ma si scenda ancora giù lungo il Sele, sempre serpeggiante quasi a dimostrare la incertezza delle acque, qui dove tutto era piano e nessun declivio poteva decisamente fissare il loro corso. Canali e grandi distese di granaglie, e case solitarie, anche qui, circondate di pagliai e di recinti dove rinserrare il bestiame.

Però, scendendo sempre più il corso del fiume, ecco che il terreno si eleva un poco. Poco veramente, ben inteso; ma ciò basta a far mutare ancora carattere al paesaggio. Siamo prossimi al mare, oramai; e forse è al giuoco combinato delle acque che trasportavano verso il mare i loro ghiaieti e le sabbie, e delle onde che cercavano quasi di respingerli, se qui si è formato un deposito un po' più intenso e potente, lungo una fascia parallela alla riva. Ed il terreno, un po' più elevato, è mosso in ondulazioni lievi e dolcissime. E su di esso, non colture: la macchia bassa, intramezzata da radure steppose. Anche il Sele corre tra rive che non sono completamente piatte, e che sono alberate; alberi fronzuti sembrano sorgere proprio dalle sue acque calme e silenziose e bellamente le adombrano. Paesaggio, veramente, suggestivo, perchè ha in sè qualcosa ancora di selvaggiamente primitivo, pur nella sua uniformità. Le ampie distese di erbe arieggianti la steppa, sono rotte dalle macchie di arbusti, qua e là anche alti e folti. Vi è un tratto, dove essi, radi, hanno una strana forma regolare, tondeggiante, quasi a difendersi, in questo loro raccoglimento, dalla violenza dei venti: forse ne deriva il nome, — *I Cioffi*, — che ha avuto dai paesani questa zona. E tra le erbe e gli arbusti, mandrie, qui, soprattutto di bufali, neri e sordidi e vellosi, che sembrano quasi pachidermi sopravvissuti a lontane età geologiche, ma che, quanto hanno selvatico l'aspetto, e tanto invece appaiono docili e mansueti quando si fanno presso alle staccionate, incontro a chi li osservi dalla via.

È lungo questa fascia più strettamente costiera e più sollevata rispetto alla pianura sottostante, che si allineano, oltre le masserie, anche poche case padronali, — i «casini», — e qualche villa. E ve ne ha di ombrate da belle macchie di alberi alti e fronzuti. Gran peccato che d'estate la malaria cacci paesani e proprietari verso sedi meno infide. Ma qui, comunque, nonostante l'aspetto primitivo che la natura ha e mantiene, quasi soltanto qui sono più fitte masserie e ville. Sono insediamenti recenti: così recenti che si posson dire veramente attuali. Ma sorti sulle tracce lasciate dai progenitori antichi. Ecco infatti che contro lo sfondo della steppa e dell'azzurro purissimo del cielo si profilano le colonnate maestose dei templi greci di Pesto: davanti ad essi corre, col suo lastrico informe ma saldo da cimentare i secoli, la via romana.

Che bellezza, trovarsi qui, in mezzo alla natura primitiva, tra le colonne indorate dal sole occiduo, e, almeno un poco, sognare in piena solitudine.

GIOTTO DAINELLI.

(fot. Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque)

ESTREMA RAMIFICAZIONE DI UN CANALE (GHEBO) NELLA LAGUNA DI PELLESTRINA.

LA MAREA NEI MARI ITALIANI

Le lagune di Venezia emule dell'Oceano.

In molti dei porti della Manica e del mare del Nord non si entra nè si esce con le navi senza tener conto delle ore in cui ha luogo il flusso ed il riflusso: non è quindi da maravigliarsi se ben prima che gli scienzati si occupassero del problema, i pratici se ne fossero vivamente interessati e avessero preparato tavole di predizione della marea costruite con metodi empirici che si mantenevano segreti e si tramandavano talora in eredità di padre in figlio per diverse generazioni. Su alcune di quelle spiagge il mare col suo ritmico fluire e rifluire seguendo il giro della Luna piuttosto che quello del Sole e quindi coll'alzarsi ed abbassarsi a ora diversa da giorno a giorno impone anche ai bagnanti il momento di entrare in acqua. Non si prende il bagno quando si vuole, ma quando la Luna lo consente.

Visitando quei mari nei quali le acque subiscono dislivelli di molti metri e alternativamente coprono o scoprono distese di chilometri e chilometri, profonda è l'impressione di coloro che conoscono soltanto le coste mediterranee, lungo le quali il fenomeno, pur non mancando in alcun punto, si misura tutt'al più a decimetri, e può essere trascurato nella pratica della navigazione.

I mari italiani presentano tutti deboli maree, formando una parziale eccezione soltanto l'Adriatico settentrionale che un antico poeta, Claudiano, con enfasi poetica diceva «emulo dell'Oceano». Dico una parziale eccezione perchè anche in esso le maree hanno una proporzione modestissima, quando si confronti con quella raggiunta nell'Atlantico. Ma anche queste modeste maree assumono tuttavia una grande importanza per la parte che esse hanno nella vita delle lagune: nella vita fisica, come in quella economica.

La marea è un fenomeno esclusivamente marittimo, e se si risente nelle lagune e nel corso inferiore dei fiumi ciò è dovuto solo ad azione riflessa. Azione che si esplica in due modi ben distinti, per quanto talora confusi, e cioè da un lato con la sollecita penetrazione, attraverso le bocche delle lagune e le foci dei fiumi, della vera e propria onda di flusso, dall'altra con la men rapida entrata ed uscita per le stesse aperture di masse d'acqua alternativamente marina e lagunare e fluviale. L'acqua che penetra dal mare è di solito limpida o quasi, quella che esce torbida. Questa constatazione pone sulla strada per svelare se non il segreto della origine, almeno quello della conservazione delle foci fluviali allargate e delle lagune. Le acque che escono nel riflusso dai bacini

I «SISTEMI» DI CANALI DELLA LAGUNA DI VENEZIA (SCALA 1:150.000).

re, ovvero ai rami di un albero che abbia in mare il proprio tronco.

Le bocche (*porti*) che interrompono i lidi e pongono il mare in comunicazione colle lagune sono effettivamente i punti più vitali di queste. Due massime apparentemente contraddittorie riassumono al riguardo il risultato di una esperienza più volte secolare: *gran laguna fa gran porto* e *gran porto fa gran laguna*. Basta allargare una bocca perchè nella laguna penetri più acqua nel flusso e più violentemente ne esca nel riflusso, ma basta anche allargare lo specchio lagunare o togliere in esso gli ostacoli alla libera espansione delle acque perchè più se ne adunino nell'alta marea e ne risulti intensificata la corrente di uscita e quindi approfondita la bocca. Venezia, sempre preoccupata del proprio avvenire, sempre timorosa di morire, dopo lenta agonia, fra i canneti ed i miasmi delle paludi, prese soprattutto provvedimenti di questo ultimo genere e la sua laguna è ancora viva e viva è pur la città, insigne monumento marmoreo di glorie passate, attivo centro attuale di traffici marittimi.

lagunari hanno sufficiente velocità per trascinar via materiali terrosi, anzi addirittura per spazzare i fondi melmosi. Se non vi fosse questa quotidiana azione di naturale dragaggio le lagune in breve tempo impaluderebbero e scomparirebbero invase dalla vegetazione e colmate dai depositi dei fiumi. L'azione di scavo del riflusso non avviene però uniformemente su tutti gli ampi letti lagunari, ma si concentra lungo determinate linee, a ciascuna delle quali corrisponde un canale. I canali, a cominciare dai minimi (*coe, ghebi*) e venendo ai maggiori (*rii, canali*) sono coordinati in sistemi che furono paragonati a quelli delle vene e delle arterie del corpo umano il cui cuore sia in ma-

Barene e velme.
Le gondole in piazza San Marco.

La laguna di Venezia ha certamente subita più intensa delle sue sorelle di Marano e di Grado, l'azione dell'uomo, ma questo ha potuto bensì trar profitto ed incanalare per così dire le forze naturali, ma non

(fot. Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque)

SPAZI SCOPERTI A BASSA MAREA NELLA LAGUNA DI BURANO.

certo sminuirle e tanto meno distruggerle. Oggi noi assistiamo, come assistevano gli antichissimi Veneti, a tutti i fenomeni dovuti all'azione diretta e riflessa della marea. Vediamo, quando le acque sono più basse (*secca d'acqua*) i fondi lagunari per vasti spazî scoperti e presentantisi come prati d'erbe (*barene*), frangiati da zone melmose (*velme*), rimanendo l'acqua solo nei canali e in pochi altri spazî più profondi, poi vediamo col cominciare del flusso (*cevente*) a poco a poco ricoprirsi i suoli prima a secco e in *colma d'acqua,* dagli spazî lagunari quasi continui innalzarsi solo le isole, per lo più coperte di edifici e di altre opere umane e di alberi. Nel periodo di riflusso (*dosana*) le acque perdono poi sempre nuovi spazî che riguadagneranno nella fase opposta e così di seguito con alterna vicenda governata dal regolare moto dei corpi celesti e sovrattutto dalla Luna. Ma questa è capricciosa, e, in dipendenza con i suoi rapporti di posizione con la Terra ed il Sole, ora si presenta come disco tutto splendente, ora come disco illuminato per metà, ora come semplice falce, con le corna rivolte in alto (*Luna sentà*) o di fianco (*Luna in piè*) ; inoltre essa, nelle varie stagioni dell'anno, non nasce nè tramonta sempre nei medesimi punti dell'orizzonte, nè sale nel cielo [illegible] fino alla medesima altezza. In relazione con questa instabilità della pallida figlia di Latona e col soccorso maggiore o minore che riceve dal Sole, le maree non hanno sempre la medesima intensità. La Luna poi sembra (non è il caso qui di cercare come le cose stiano in realtà) eserciti la propria attrazione, non solo quando guarda verso una parte della Terra, ma anche quando guarda quella diametralmente contraria, per cui non una, ma due opposte grandiose onde di marea ne inseguono il corso e in ciascuna località e normalmente si osserva un doppio flusso e un doppio riflusso nel periodo di 24 ore e 50 minuti. Ma, per ragioni semplicissime, che tuttavia qui sarebbe lungo spiegare, le due maree diurne sono ineguali e in certi momenti l'ineguaglianza è così grande che una delle due maree risulta annullata e quindi si ha un solo flusso ed un solo riflusso durante il periodo diurno (*morto d'acqua,* secondo l'espressione veneziana). Un lungo discorso richiederebbe una completa esposizione del regime della marea nella laguna veneta ed anche una semplice spiegazione di alcuni detti volgari che formula-

(fot. Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque)

AREE EMERGENTI IN UNA BASSA MAREA ECCEZIONALE ATTORNO ALL'ISOLA DEL DESERTO (BURANO).

no regole che permettono previsioni sull'andamento del fenomeno, come ad esempio: « Sette, otto, nove, e l'acqua no se move; — Vinti, vinti un, vinti dò, — l'acqua no và nè sù, nè zò », oppure, « genaro, febraro, l'acqua cresce un'onza, e cala un miaro ».

La varietà nell'altezza e nelle modalità della marea è accresciuta dal fatto di ordine generale che le azioni attrattive non si esercitano su una massa d'acqua che inviluppi tutta la Terra con uno strato continuo e di grande spessore, ma su veli d'acqua frazionati da terre, per cui la propagazione delle onde di marea trova attriti ed ostacoli di ogni genere. Inoltre le acque marittime non subiscono solo gli influssi degli astri, ma altresì le spinte delle diverse pressioni atmosferiche e dei venti; lasciando anche da parte accidenti eccezionali quali quelli che provocano i maremoti. Queste azioni, specialmente in un mare come l'Adriatico conformato a guisa di seno lunghissimo, e dove le maree sono, come sappiamo, modeste, possono talora secondare queste, rafforzandole, tal altra contrastarle fin quasi ad annullarle praticamente. Ecco quindi da un lato le acque eccezionalmente depresse che si notano quando ai maggiori riflussi si aggiungano alte pressioni atmosferiche e la bora che spinge le acque dell'Adriatico verso il canale d'Otranto; ecco dall'altro le acque eccezionalmente elevate quando i maggiori riflussi sono accresciuti dalle basse pressioni e dallo scirocco che rinsacca le acque del golfo verso la sua estremità settentrionale. Ad intervalli di tempo alquanto lunghi, le acque della laguna salgono fino al livello delle vie di Venezia e si assiste allo spettacolo caratteristico della piazza S. Marco trasformata in un lago solcato da barche. Non è però da darne colpa alla Luna, ma a condizioni atmosferiche che poco o punto hanno da fare con la Luna; questa, per quanto capricciosa, ha i suoi capricci regolati con sicura periodicità. Ed è questa regolarità che la vince su tutte le circostanze occasionali e che governa la vita normale della laguna. Non v'è quasi bisogno che noi raccogliamo dati di osservazione e facciamo complicate medie, i valori medî sono segnati naturalmente sul suolo ed anche sulle pietre degli edifici. Si incaricano di segnarlo le piante, le alghe che vivono nella zona tra alta e bassa marea. La linea fra le barene erbose e le velme fangose indica evidentemente il livello consueto della più bassa marea. Una linea scura, verdastra, che si osserva sulle sponde dei canali di Venezia e sui marmi dei palazzi segna il così detto *comune alto marino*, cioè il livello a cui normalmente le acque arrivano nell'alta marea. Alcuni secoli prima che si parlasse di mareografi e di livello medio del mare, Venezia aveva la sua superficie di riferimento delle altezze e delle profondità: era circa 32 cm. superiore a quella usata ora.

I molini a marea ed il carbone argenteo.

L'oscillazione delle acque lagunari per effetto della marea, avendo un valore che di rado resta al di sotto di mezzo metro e spesso supera il metro, può considerarsi dal punto di vista della sua utilizzazione per lo sviluppo di forza motrice. Ciò non poteva sfuggire ai Veneziani i quali, prima di avere un dominio di terraferma, non potevano disporre, per la macinazione del grano che importavano da paesi oltramarini, della energia di alcun corso d'acqua. Era facile recingere uno spazio lagunare con argini che lasciassero un'apertura per la quale l'acqua entrasse nel flusso e riempisse il bacino. L'acqua accumulata, fatta uscire per apposito condotto nel riflusso, poteva dar moto alla ruota di un mulino. I documenti attestano che fra il secolo X ed il XIV di siffatti mulini, ve ne erano molti, dispersi nella laguna. Accanto a tali mulini fissi, ve ne erano altri galleggianti sopra chiatte (sandoni), le quali erano disposte nei canali e precisamente nei punti nei quali questi presentavano più intense correnti di marea. E poichè queste correnti alternano di sei in sei ore il loro corso è probabile che fossero congegnati in modo che le ruote potessero muoversi nei due sensi opposti; pel resto questi mulini natanti dovevano somigliare a quelli che, spesso accoppiati o anche in schiere di tre o quattro, si osservano tutt'ora sul Po e sull'Adige. Sono, questi mulini destinati a sparire, come da più secoli (dal secolo XV) sono scomparsi quelli di Venezia, la quale con l'estendere i suoi possessi alla terraferma potè disporre della forza motrice più facilmente utilizzabile di molti fiumi, e in seguito ritenne inoltre suprema necessità per la conservazione della laguna, il bandire da essa mulini, saline, valli da pesca ed in genere tutte le opere artificiali che potessero rendere meno attiva la circolazione delle acque.

(*fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia*)

L'ACQUA DELLA LAGUNA IN PIAZZA S. MARCO.

L'opera più importante che da allora in poi si richiese alla marea fu quella di sgombro dai canali dei depositi naturali e delle immondizie di ogni specie. Opera, che come sappiamo, può essere resa più o meno gravosa e anche artificialmente accresciuta ed anche variamente guidata. È assai vecchia ad esempio la pratica per la quale volendo scavare un nuovo canale basta segnare la sua prima traccia lasciando che il resto facciano le correnti di marea. La rettifica di un canale ha poi la medesima efficacia della rettifica di un fiume.

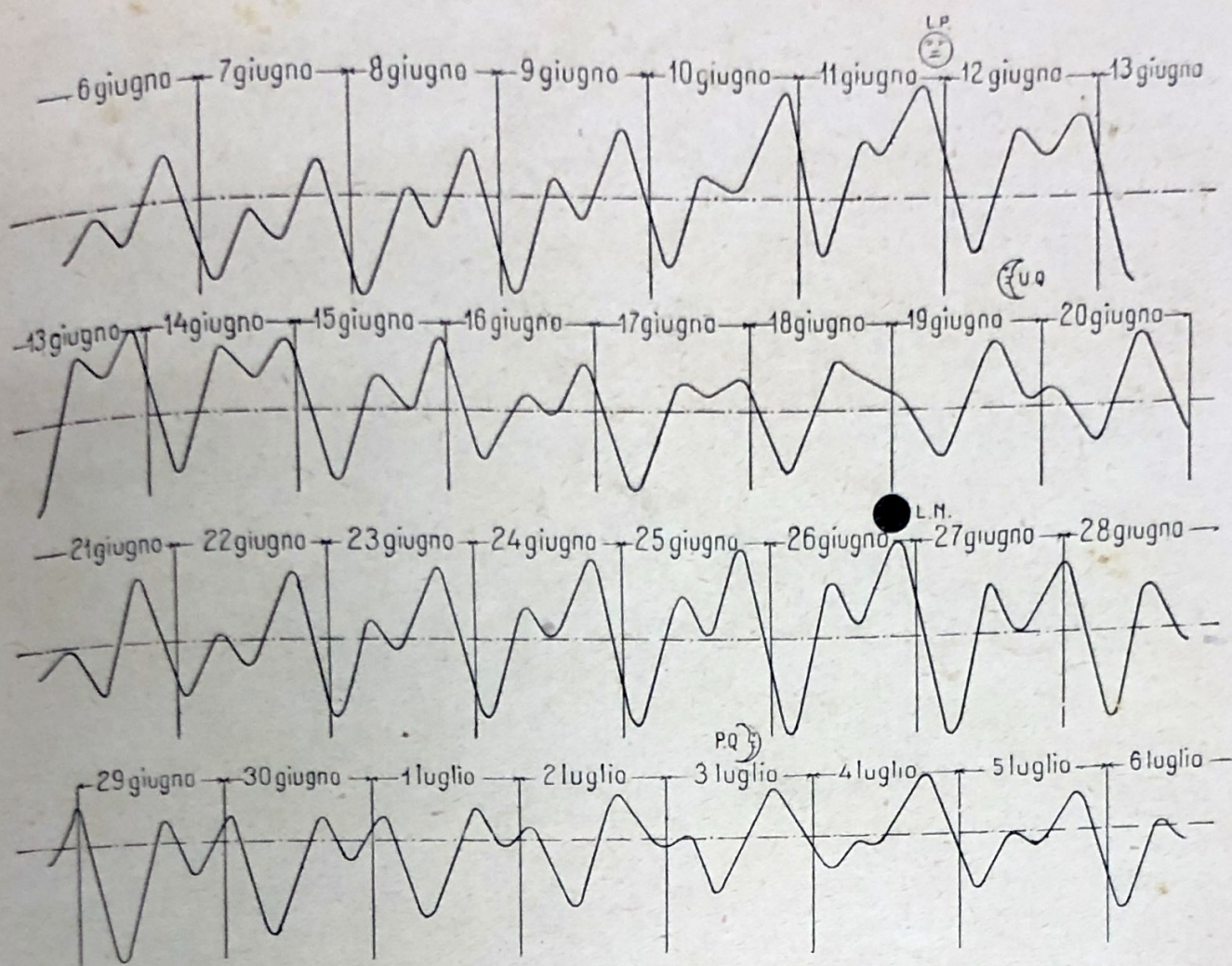
Il secolo passato è stato il secolo del carbone nero, il presente si annuncia come quello del carbone bianco, ma già si preparano ad un prossimo avvenire le fortune del carbone rosso (calore interno della Terra), del carbone aranciato (calore dei raggi solari), del carbone azzurro (onde marine), del carbone argenteo (forza delle maree) e del carbone incoloro (vento). Talora il progresso corrisponde ad un ritorno ad utilizzare for-

(fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia)

IN BARCA NELLA PIAZZA SAN MARCO.

ze che ebbero la loro importanza economica e furono poi per secoli neglette. Non è da far colpa a Venezia se abbandonò i mulini a marea, perchè volle che la forza di questa fosse tutta destinata ad un lavoro che le assicurava, quanto e più del grano, le basi stesse della propria esistenza. Mulini a marea sono menzionati per l'Euripo (Negroponte), per la costa di Dunquerque, per l'isola di Wight in Inghilterra e per l'Isola Lunga negli Stati Uniti. Forse tuttora qualcuno di quei mulini è in funzione. Ma oggi specialmente vi sono progetti di vasti impianti moderni nei quali le turbine dovrebbero sostituire le ruote e la forza della marea dovrebbe essere utilizzata molto più in grande e trasformata in energia elettrica. Particolarmente in Francia, che ha sulle coste atlantiche flussi assai alti ed una conformazione di suolo opportuna per la costruzione di ampî bacini di raccolta, alcuni di questi progetti hanno qualche probabilità di una sollecita realizzazione. L'Italia invece nel complesso è povera di carbone argenteo come di carbone nero, o meglio ne possiede di qualità scadente; nelle stesse lagune venete il dislivello della marea è troppo scarso e troppo ristretti gli spazi non utilizzati e quindi disponibili per i bacini di adunamento dell'acqua perchè si possa pensare ad uno di quei colossali impianti che oggi costituiscono una necessità tecnica e un presupposto necessario per un successo dal punto di vista economico. Venezia ci ha insegnato in qual modo noi possiamo più proficuamente utilizzare i movimenti ritmici della marea: sapendoli ben guidare noi risparmieremo i cavafango e meglio sapremo tener liberi i nostri porti dagli interrimenti.

L'orologio della marea nell'Adriatico.

Tutti i fenomeni qui considerati riguardano la zona lagunare veneta, quella zona litoranea cioè che con forma molto espressiva fu chiamata *estuario,* parola notoriamente derivata dalla voce *aestus,* significante marea. Soltanto in questo tratto della lunga costiera d'Italia la marea infatti ha una grande importanza sotto l'aspetto pratico, il che, come abbiamo notato, deriva dalla ampiezza relativamente notevole esistente nel livello delle acque fra le fasi estreme del fenomeno, ed inoltre dal fatto che in una regione così bassa, per oscillazioni degli specchi d'acqua relativamente piccole, vaste plaghe risultano alternativamente inondate od a secco. Basta infatti uscire dalla piatta zona alluvionale e procedere verso la costiera rocciosa di Trieste e dell'Istria, per notare come la minor considerazione che vi ha il fenomeno della marea, non corrisponda ad una minore sua entità. L'ampiezza media della marea che a Venezia è di 70 cm. a Trieste è quasi 90 e a Pirano tocca quasi il metro. Se invece da Venezia ci si sposta verso le spiagge romagnole si constata che la marea perde via via d'intensità, ma conserva notevole importanza. L'onda di marea

CURVA MAREOGRAFICA DI UN MESE A PORTO CALERI (A S. DI CHIOGGIA).

risale per 60 km. il Po. — Nelle lagune di Comacchio la pesca è sempre quella stessa delle «valli» venete, pesca regolata in misura non trascurabile dallo scambio delle acque dolci e salate connesso col fenomeno della marea. Anche al di là di Porto Corsini, dove l'amplitudine scende al di sotto del mezzo metro, il fenomeno conserva una certa efficacia: basterà ricordare come esso sia tutt'altro che trascurabile nell'impedire l'interrimento dei porti-canali e la loro chiusura per le barre di foce; si cerca anzi di favorire artificialmente le correnti di marea con la costruzione, come si fece recentemente nei porti-canale di Cesenatico e di Pesaro, di bacini di «espandimento» (o di «repulsa») laterali.

Ad Ancona la marea è già in media di poco superiore ai 20 cm. e ha ancora minore ampiezza a S. Benedetto del Tronto e ad Ortona. Riacquista invece rilevanza verso il Gargano, e a Vieste la sua ampiezza media di nuovo si avvicina al mezzo metro.

Il Gargano, le Tremiti, Cazza, Lagosta segnano non solo i pilastri del ponte italiano attraverso l'Adriatico, ma anche la frontiera dell'Adriatico Settentrionale, il quale costituisce un bacino marittimo che per molti dei suoi caratteri fisici, non escluso quello delle maree, ha una personalità sua propria. Se si esprimono graficamente i diversi valori che in questo bacino ha l'amplitudine della marea, completando in via ipotetica quanto non fu ancora constatato con l'osservazione diretta, si ottiene una rappresentazione assai singolare. Viene cioè a delinearsi una area centrale con maree insignificanti (nel bel mezzo forse anche nulle), le quali invece aumentano di intensità con l'allontanarsi dall'area stessa. Ciò non può essere posto in semplice relazione col diminuire delle profondità e con l'aumento di altezza che le onde tutte sogliono subire a causa dell'attrito di fondo.

Invece queste condizioni risultano un po' chiarite se si considerano i diversi momenti nei quali hanno luogo la massima e la minima altezza delle acque nelle varie parti del bacino e si nota allora come quando si ha alta marea al nord, si ha bassa al sud, e viceversa. La minima amplitudine nella parte media corrisponderebbe allora ad una specie di asse di una gigantesca altalena, le cui estremità sarebbero l'una verso Trieste, l'altra verso il Gargano. Ma la contrapposizio-

ne delle maree si nota non solo longitudinalmente, ma anche trasversalmente all'Adriatico, quindi piuttosto che di un asse di bilanciamento si tratterebbe di due, o meglio di un perno di librazione della superficie del mare. A meglio definire il movimento può giovare la considerazione della così detta «ora di porto» cioè del ritardo del flusso rispetto al passaggio della Luna al meridiano del luogo. Segnando su di una carta l'ora di porto dei vari punti della costiera Adriatica si viene a disegnare una specie di mostra di orologio, con le dodici ore che si succedono tutt'intorno al grande golfo, in direzione inversa a quella consueta e ad intervalli disuguali. Non si può senz'altro concluderne che l'onda di marea si muova come una lancetta di orologio, tanto meno che la forza motrice abbia sede nel pernio o presso a questo. Non si comprenderebbe proprio come la forza attrattiva della Luna possa esplicarsi in quel punto (che è ben lungi dal corrispondere alla massima profondità del bacino marittimo), e tanto meno ch'essa possa dar luogo ad un movimento rotatorio. È più semplice pensare ad un impulso periodico riflesso e proveniente dall'Ionio che ha le alte e le basse maree presso a poco simultaneamente con la metà meridionale dell'Adriatico (ora del porto III-IV) e pensare poi che le acque del bacino settentrionale assumano un movimento di librazione o bilanciamento che dir si voglia simile a quello che colpi di vento o squilibri di pressione imprimono alle acque dei laghi, il quale moto può trovare un coordinamento con quello del flusso e riflusso soltanto mediante il giro del golfo nel modo indicato dall'orologio della marea.

(fot. A. Frignani, Ficarolo)
UN MOLINO NATANTE SUL PO CHE RICORDA I MULINI A MAREA DELLA LAGUNA.

Scilla e Cariddi.

Del resto una contrapposizione nelle fasi di marea esiste, non solo fra l'Adriatico Settentrionale e quello Meridionale, ma anche fra Ionio e Tirreno, la cui ora di porto è rispettivamente III e IX. Nello stretto di Messina e nel Canale di Tunisi si ottiene forse il raccordo dei movimenti in modo simili a quanto avviene nell'Adriatico. Il che però non impedisce che accanto a fenomeni che restano nel campo dei moti ondosi (cioè di forma), si sviluppino anche correnti vere e proprie, che nello stretto di Messina assumono una grande importanza e notorietà.

Il dislivello fra i due mari adiacenti che si trovano in opposta fase di marea, non è grande, ma sufficiente per provocare appunto forti correnti le quali alternano la loro direzione di 6 in 6 ore. La corrente che dal Tirreno passa all'Ionio vien detta sul luogo *rema scendente*, quella diretta dall'Ionio al Tirreno invece *rema montante*, e i pescatori parlano anche di *garofani*, cioè di vortici che si produrrebbero lateralmente. Si cercò però vanamente di identificare i due paurosi gorghi che il terrore dei naviganti e la fantasia dei poeti resero celebri con i nomi di Scilla e Cariddi.

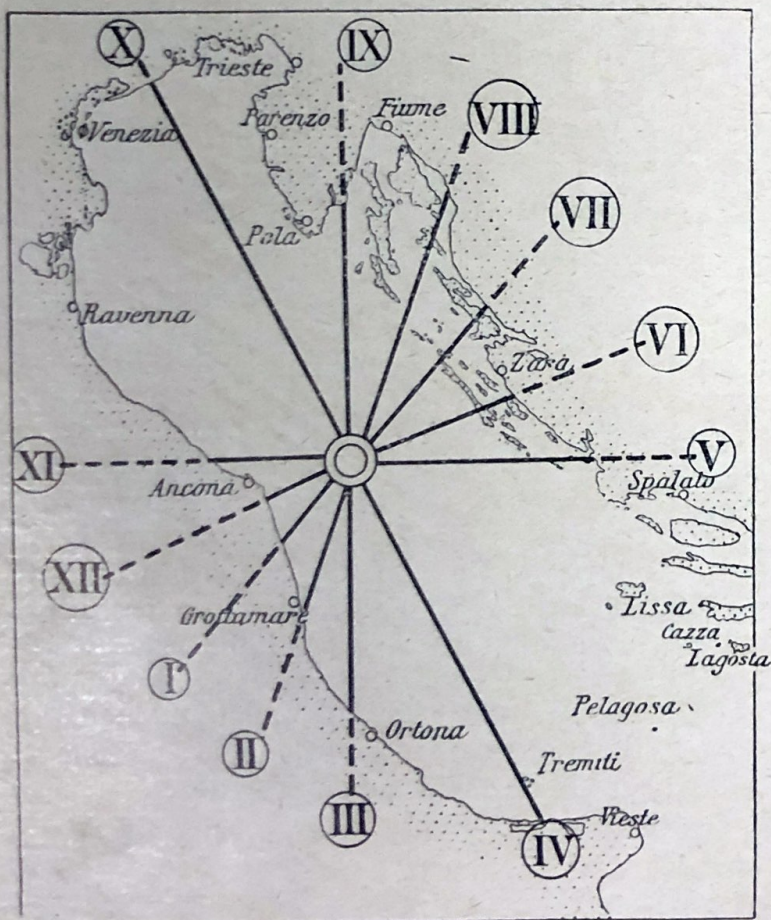
Dante, nei noti versi:

> Come fa l'onda là sovra Cariddi
> che si frange con quella in cui s'intoppa,

accenna anche ad una spiegazione del fenomeno.

Tuttora lo stretto è una delle plaghe del Mediterraneo ove i naufragi sono più frequenti, ma poco questi hanno da fare con moti turbinosi delle acque e poco anche con le correnti dello stretto. Le quali tuttavia hanno una considerevole velocità, particolarmente quando alla causa consueta, cioè alla marea, si aggiunge nel rafforzarli qualche altro fattore, come il vento e gli squilibri di pressione. Le correnti abbracciano poi tutto lo spessore delle acque dello stretto e producono talora guasti nei cavi telegrafici sottomarini che congiungono la Calabria con la Sicilia e determinano pure risucchi di acque profonde che portano sulla spiaggia pesci abissali.

L'ALTEZZA MEDIA DELLA MAREA (IN CM.). NELL'ADRIATICO SETTENT.

Le maree nell'Ionio e nel Tirreno.

Anche a prescindere dalla zona così singolare dello Stretto, le maree costituiscono un fenomeno tutt'altro che trascurabile così nell'Ionio, come nel Tirreno, anche se presentano minore intensità che nell'Adriatico settentrionale e minore varietà di manifestazioni. L'ora del porto è infatti quasi eguale entro l'ambito di ciascun mare e l'ampiezza della marea di solito non eccede o eccede di poco i 30 cm., rimanendo anzi talora al di sotto dei 10, come avviene, ad esempio, nel Golfo di Taranto. Eppure questo periodico innalzarsi ed abbassarsi delle acque del mare, anche così limitato, viene ad acquistare importanza non appena ci si trovi in presenza di coste basse, orlate di stagni e lagune.

L'OROLOGIO DELLA MAREA NELL'ADRIATICO.

È noto ad esempio come il flusso ed il riflusso si facciano sentire nel Mare Piccolo di Taranto, dove anzi sono conosciuti con le denominazioni speciali di *chioma* e *serra*, e come in relazione con essi correnti periodiche alternino il loro moto nei due canali di congiunzione col Mare Grande. Anche nel-

lo Stagno di Orbetello, che, nonostante la sua denominazione, è una vera laguna, si hanno fenomeni simili ed anche termini volgari per esprimerli: *empifondo* si dice il flusso, *stagnese* il riflusso. La marea però a Porto S. Stefano è più alta che altrove nel Tirreno, raggiungendo il mezzo metro. Anche a Livorno dove è meno intensa si parla ancora di un *empifondo della Luna*, oppure di un'*acqua piena*, che si contrappone ad un'*acqua secca*. Ne sanno qualcosa i barcaioli del fosso dei Navicellai che vedono ostacolato o facilitato il moto dei navicelli. Non vi sono marinai e pescatori su alcuna spiaggia d'Italia che non abbiano qualche denominazione volgare per la marea: si possono aggiungere a quelle già indicate le designazioni di *acque chiene* e *seccherecce* usate ad Ischia. Non si dà nome evidentemente a ciò che non desta interesse; l'interesse però è solitamente di natura pratica, cioè inerente alle condizioni della navigazione o della pesca o della piscicoltura.

La gente di mare difficilmente può provare anche una curiosità scientifica per i moti delle acque. D'altra parte i dotti che da secoli ricercano le leggi secondo le quali

> ... il volger del ciel della Luna
> cuopre e discuopre i liti senza posa,

diressero la loro attenzione soprattutto alle spiagge oceaniche, dove il fenomeno assume maggiore imponenza ed anche maggiore facilità di indagine. La conoscenza delle maree del Mediterraneo è ancora piena di lacune e di misteri; manchiamo ancora di una sicura spiegazione dell'andamento del fenomeno nelle stesse sue grandi linee. Sono passati tre secoli dacchè Galileo Galilei, che pur disponeva di un numero oltremodo esiguo di dati, formulava la teoria secondo la quale la marea nel Mediterraneo dipendeva bensì dalla Luna, ma si esplicava sostanzialmente in moti di librazione delle acque che riempiono i singoli bacini nei quali quel mare è frazionato. Ancora oggi è forse quella che meglio si accorda con i fatti, sebbene non sia stata ancora suffragata da una sufficiente documentazione, nè da una dimostrazione decisiva. Osiamo sperare che il vanto di completare quella documentazione e di porre questa dimostrazione debba spettare all'Italia, che nel Mediterraneo possiede i mari centrali e nei quali il fenomeno della marea assume gli aspetti più varî, ed agli scienziati italiani i quali allo studio di questo soggetto contribuirono già più di quelli di qualunque altra nazione.

OLINTO MARINELLI.

L'ALTEZZA MEDIA DELLA MAREA.

SCILLA E CARIDDI SECONDO UNA CARTA MEDIOEVALE (SEC. XIII).

(fot. Alinari)

FIG. 1 - PARMA, BATTISTERO: LUNETTA DELLA PORTA DELLA VERGINE.

LE SCULTURE ESTERNE DEL BATTISTERO DI PARMA

Lo studioso d'arte suole considerare i capolavori del passato con occhio di esteta o con mente di erudito e quando ei ne parla, anche al pubblico dei meno colti, non si preoccupa tanto di sapere ciò che l'artista ha inteso rappresentare quanto di misurare l'importanza storica od artistica dell'opera da quello creata. Il pubblico invece chiede d'essere introdotto nel mondo dell'interpretazione, specie quando si trova dinnanzi a monumenti di quella bizzarra ed oscura arte che fu la romanica. Ecco perchè abbiamo pregato un nostro collaboratore di scoprire il velame che ricopre alcune pregevolissime e curiose sculture che ornano esternamente quel gioiello d'arte che è il Battistero di Parma.

QUANDO i primi raggi del sole accendono di bagliori i fulvi marmi del Battistero di Parma, sembra che dalle infinite sculture, che ornano le porte ed i fianchi della mole (fig. 3), s'innalzi un coro di voci sommesse, piene di fervore artistico e di fede profonda. Sembra allora che la Fede e l'Arte cantino la stessa lode con le parole di frate Francesco: « *Laudatu si, mi signore, cum tucte le tue creature spetialmente messer lu frate sole, lu quale lu iorno allumeni per noi; e elli è bellu e radiante cum grande splendore; de te, altissimu porta significatione...* »

In quell'ora, mentre la luce tripudia nella parte più alta, là dove i marmi conservano intatto il loro originario colore, e mentre i portali romanici stanno ancora immersi in un'azzurrina penombra, sembra che da ogni rotolo, che si svolge fra le mani delle marmoree figure, parta l'avvertimento dantesco:

> Aguzza qui, lettor, ben gli occhi al vero,
> chè il velo è ora ben tanto sottile,
> certo, che 'l trapassar dentro è leggiero.

Le sculture del Battistero parmense costituiscono infatti un vasto poema, in cui il significato letterale spesso s'intreccia e si fonde con quello allegorico.

I tre magnifici portali, rivolti rispettivamente a settentrione, ad occidente e a mezzogiorno, pigliano il nome di *Porta della Vergine, Porta del Redentore* e *Porta della vita umana.*

Comincia a settentrione (fig. 3) la lode in

onore della *Vergine Madre, figlia del suo figlio.*

Lo scultore Benedetto, incidendo devotamente il proprio nome e la data d'inizio del suo lavoro nel modo seguente:

BINS - BINIS - DEMPTIS - ANNIS - DE - MILLE - DVCENTIS - INCEPIT - DICTVS - OPVS - HOC - SCVLPTOR - BENEDICTVS (1).

volle forse porre il lavoro, che arditamente aveva intrapreso, sotto l'alta protezione di Maria.

Ma la lode in onore della Madonna s'intreccia ben presto, nello stesso portale, con quello del Cristo.

Lungo le due parti esterne degli stipiti si svolgono le genealogie di Gesù e della Vergine, le quali traggono origine da Giacobbe e da Jefte. Siede Giacobbe in basso e, dietro le sue spalle, si sviluppa l'albero che, ora bipartendo ed ora riallacciando i suoi due rami principali, porta a due a due i figli di Giacobbe; in alto troneggia Mosè profeta.

Sull'altro stipite (fig. 2), dal corpo di Jefte addormentato partono le radici dell'albero glorioso che, ornato i rami di dodici re, sale verso l'alto fino al vertice, dove signoreggia, fra due rose, il fiore più eletto di questa stirpe regia: Maria.

Nell'archivolto dodici profeti, in altrettante patere, sostengono i busti dei dodici apostoli. Nel centro della lunetta (fig. 1) giganteggia la Vergine, che, col Figlio sulle ginocchia, riceve l'omaggio dei Re Magi. Ma ecco, improvvisamente, turbare l'intima gioia dei genitori, un avvertimento: Giuseppe si volge e vede l'angelo, che, imperiosamente, gli ordina di fuggire. La doppia scena è simultanea: l'ansia umana distrugge la commozione dell'apoteosi.

Nel fregio orizzontale, che posa sopra l'architrave, lo scultore, con una chiarezza ed un' ingenuità che ricordano le più antiche leggende e novelle in volgare, narra la tragedia del Battista.

FIG. 2 - PARMA, BATTISTERO: LA GENEALOGIA DELLA VERGINE. (Particolare della porta della Vergine).

Tre angeli: Raffaele, Gabriele e Michele, assistono al Battesimo di Gesù. Questi, nudo, benedice il Precursore, mentre le acque del Giordano pudicamente si sollevano in ondulati semicerchi. Nel centro del fregio è la scena del banchetto di Erode. Mentre il consigliere regio riceve da un servo un vaso con le vivande, il re posa familiarmente la mano sinistra sopra la spalla destra dell'amante sua, Erodiade, e s'accarezza, in segno d'intimo compiacimento, la lunga barba: egli ha giurato solennemente di concedere qualsiasi cosa gli richieggа la vaghissima Salomè. La madre di questa, Erodiade, attende arcigna che la figlia parli. Satana intanto, dietro le spalle della danzatrice, suggerisce di chiedere la testa del Battista. Il fato si compie ed il capo di Giovanni ruzzola al suolo, reciso dal colpo terribile di spada che un sicario ha lasciato cadere. Immantinente l'arcangelo Michele appare e, turibolando, incensa il sangue versato dal martire.

Lungo le pareti interne degli stipiti si svolgono i graziosi meandri di due arbusti, entro cui svolazzano o dondolano vari uccelli; alla base dello stipite occidentale vigilano un gallo ed una pernice, alla base di quello orientale due draghi s'affannano a salire.

Il concetto simbolico, racchiuso nelle varie figurazioni di questo portale, è serrato e complesso.

Giacobbe coi figli simboleggia il popolo eletto. Come Mosè ha liberato dalla schiavitù gli Ebrei, così Gesù, raffigurato nell'imagine del grande profeta, ha liberato i mortali dal peccato col battesimo. Dalla stirpe regia deriva Maria, simbolo della chiesa cristiana, contrapposta a quella giudaica, la quale è invece simboleggiata dalla prole di Giacobbe, che darà origine a Mosè.

Nelle pareti interne degli stipiti è, ad oriente, adombrata la vittoria del demonio sui mortali, ad occidente la vigilanza di Dio

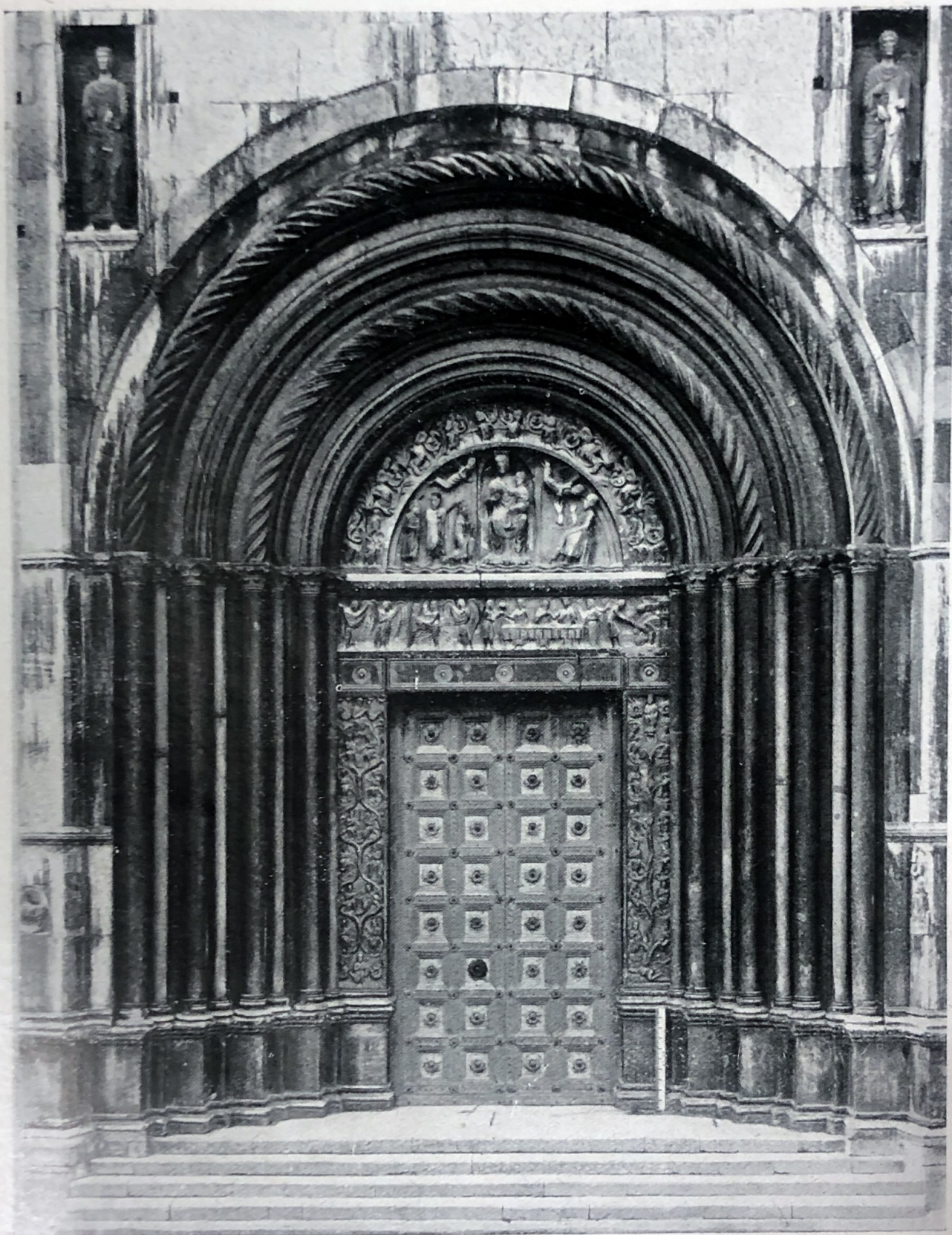
(1) « Lo scultore, chiamato Benedetto, incominciò quest'opera nel 1196 ».

(*fot. Alinari*)

FIG. 3 - PARMA, BATTISTERO: LA PORTA DELLA VERGINE.

in vantaggio degli uomini dopo la liberazione dalla colpa originale per opera del sacrificio divino.

Esprimono i dodici profeti la lunga attesa fiduciosa nella venuta del Redentore, i dodici apostoli la fede tramutata in certezza, il vaticinio diventato realtà. Poichè la Chiesa cristiana festeggia l'*Epifania* ed il *Battesimo di Gesù* nello stesso giorno dell'anno, lo scultore ha effigiato sullo stesso portale entrambe le scene, le quali simboleggiano la *vocazione* e la *redenzione* delle genti. La

porta rivolta a settentrione era, secondo alcuni liturgisti, imagine del peccato: era naturale quindi ch'essa fosse dedicata a Colei che aveva nobilitato *l'umana natura*, a Colei che non aveva, come la druda di Erode e la stolta Salomè, ascoltato la voce di Satana.

Curiose sono le corrispondenze numeriche: dodici i figli di Giacobbe, dodici i re più illustri della stirpe di Jesse, dodici i profeti, dodici gli apostoli; occupano il tredicesimo posto Mosè, Maria e Gesù.

***

La porta occidentale (fig. 5) è quella dedicata al Redentore. Venne questi raffigurato nel giorno tremendo del Giudizio universale. Sta seduto il Cristo giudice, nel centro della lunetta, con le braccia ripiegate e le mani aperte, pauroso nel suo grave atteggiamento ieratico.

Lo fiancheggiano gli Angeli, che reggono la spugna, la lancia, le verghe, la croce e la sacra sindone.

Siedono sui rami dell'albero, che gira nell'archivolto attorno alla lunetta, i dodici apostoli, che, secondo S. Luca, assisteranno, in qualità di giudici, Gesù nel giorno finale. Sul vertice due angeli suonano a distesa; mentre in basso, nel fregio posto sopra l'architrave, altri due angeli fanno risorgere i morti con il rimbombo dei loro corni. Da un lato, con segni di esultanza, accorrono gli eletti, dall'altro s'avvicinano a malincuore i reprobi.

Sullo stipite settentrionale della porta stanno rappresentate sei delle sette opere di misericordia (manca la settima: *seppellire i morti*), illustrate ciascuna da vivaci iscrizioni latine, che, tradotte, suonano così:

Tu, stando presso la porta apri la casa ai pellegrini.

Questi lava con molta cura all'ammalato le piaghe.

Questi porge abbondantemente il cibo all'affamato.

Questi porge la coppa all'assetato, perchè (gli) aveva chiesto da bere.

Non disprezzando l'errore, questi si reca dal carcerato.

È questi uno spogliato che il beato vuol vestire.

Le scene si svolgono con una cara ingenuità, ciascuna sotto due arcatelle pensili.

Sull'altro stipite sta raffigurata la parabola della vigna nelle sue varie fasi (fig. 4). Una vite si attorce a spirale, racchiudendo nei vani le sette storie della composizione. Nell'inferiore il padrone della vigna assolda il primo operaio, nell'ora prima della giornata, nella soprastante scena il padrone assolda il secondo operaio e così via dicendo fino all'ultima ora. Nella parte più alta della composizione il padrone ricompensa con la stessa moneta tutti gli operai, fra lo stupore ed il mal dissimulato rammarico dei primi venuti, che si vedono rimunerati nel modo stesso dell'ultimo, il quale aveva lavorato non già un giorno intero ma una sola ora!

FIG. 4 - PARMA, BATTISTERO: LA PARABOLA DELLA VIGNA.
(Particolare della porta del Redentore).

Anche queste raffigurazioni racchiudono un profondo significato allegorico. Gesù, apparendo in mezzo agli strumenti del suo martirio, rinfaccerà ai reprobi l'inutilità delle proprie sofferenze e farà palpitare di gioia gli eletti, per i quali il martirio divino sarà fonte di beatitudine eterna. I due angeli, posti alla sommità dell'archivolto, sono forse gli stessi che, nel giorno dell'Ascensione, scesero dall'alto per annunziare il ritorno in terra del Cristo nel dì del Giudizio finale. I compagni di Gesù nella sua missione terrena sono ben degni di assisterlo nel giorno terribile; essi infatti saranno incaricati di giudicare con lui le dodici tribù d'Israele.

Dell'opere di misericordia, disposte sotto i beati, terrà conto nel suo giudizio il Cristo, che si comporterà come il padrone della vigna; egli darà la stessa ricompensa a tutti coloro che saranno stati chiamati all'opere di giustizia in epoche diverse del mondo ed

(fot. Alinari)

FIG. 5 - PARMA, BATTISTERO: LUNETTA DELLA PORTA DEL REDENTORE.

in periodi diversi dell'esistenza umana. Il *pater familias* è infatti Dio, gli *operari* gli uomini chiamati alla salute eterna, la *vinea Domini* è l'anima che ha bisogno della guida dei comandamenti divini, l'obolo è la ricompensa eterna, il Paradiso.

***

La porta della vita umana (fig. 8), sebbene sia la più semplice, pure è quella che desta negli studiosi d'arte e d'iconografia medioevale il maggiore interesse.

Nella lunetta sta raffigurata, con alcune varianti, la curiosa leggenda dell'uomo inseguito dall' unicorno, desunta dal romanzo di Barlaam e Josafat.

Un giovine, nel fuggire le furie di un unicorno, precipitò in una fossa, dalla quale riuscì ad uscire aggrappandosi ad un albero. Salito sui rami di questo, gettò paurosamente lo sguardo in basso e vide un drago spaventoso vomitante fuoco dalle fauci spalancate, e quattro aspidi strisciare fino a lui tra foglia e foglia. L'abisso si spalancava ai piedi del disgraziato, la cui sorte dolorosa era imminente, tanto più che due topi, l'uno bianco e l'altro nero, rodevano senza posa l'albero, che già stava per schiantarsi e precipitare nella voragine. Ad un tratto il giovine scorse alcune gocce di miele stillare dall'albero ed allora, dimentico dell'imminente pericolo, prese a gustare bramosamente le dolci stille, che ebbero la virtù di fargli dileguare l'affanno della prossima fine.

Diversa è l'interpretazione data dagli studiosi alla leggenda: chi vede nel giovine l'anima umana salvata dall'eterna rovina per virtù del battesimo (il miele dell'alveare) e chi vede invece in lui il mortale allettato dalle lusinghe della vita terrena e perciò dimentico de' suoi naturali ed acerrimi nemici: la morte (l'unicorno), il tempo (i topi), i quattro elementi corruttibili del corpo umano (le aspidi) e l'inferno (il drago) (1).

La prima interpretazione è, nel caso della lunetta del Battistero di Parma, a mio parere, la più giusta; l'albero raffigura l'esisten-

(1) I sostenitori di questa interpretazione, si basano sopra una redazione quattrocentesca del cod. Chigiano L. V. 175. (Cfr.: PAOLO D'ANCONA, *L'uomo e le sue opere*, Firenze, 1923, pag. 7).

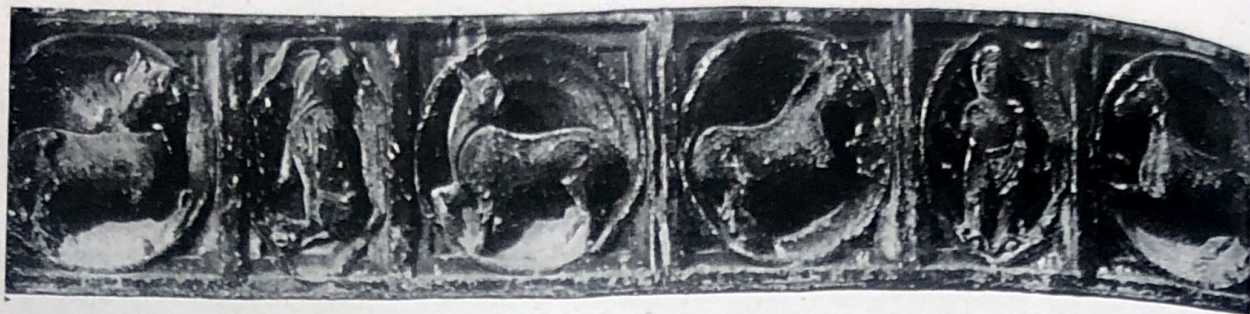



FIG. 6 - PARMA, BATTISTERO: LO ZOOFORO.

za umana, che il tempo insidia contiuamente con l'alternarsi dei giorni (topo bianco) e delle notti (topo nero). Il giovine è il mortale che sta avvinghiato all'esistenza; il drago simboleggia l'inferno pronto ad ingoiare l'anima non ancora redenta dalla colpa originale, ed il miele che stilla dall'alveare è simbolo del battesimo che rende vane le insidie del tempo e dell'inferno.

L'ammonimento che parte da questa lunetta è in tal modo strettamente legato al concetto delle precedenti composizioni allegoriche. Ma lo scultore ha dato libero sfogo alla propria fantasia aggiungendo nuovi elementi simbolici e togliendone invece altri, a cui si fa cenno nella leggenda; egli ha tralasciato il particolare dell'unicorno, delle aspidi ed ha sviluppato il concetto del tempo, aggiungendo alle talpe (che stanno in luogo dei topi), le allegoriche raffigurazioni del Giorno e della Notte, del Sole e della Luna (Ecate).

Rappresentano il Giorno ed il Sole la luce eterna e la salvezza spirituale, la Notte e la Luna, le tenebre e la dannazione eterna. Invano la Notte sferza i buoi che trascinano il suo cocchio: il suo moto deve per forza arrestarsi: due putti con leve a gomito impediscono il corso, mentre altri due, sonando, danno il lieto annuncio della redenzione. Il neofito si è cibato del miele ed il Giorno, alzando la mano destra, arresta il corso della tenebra eterna. Invano ora le talpe rodono le radici dell'umana esistenza: il mortale si è redento col battesimo.

FIG. 7 - IL BATTISTERO DI PARMA.

Nell'architrave, entro tre patere, sembrano godere del lieto avvenimento il Creatore, fine e principio d'ogni cosa, l'*Agnus Dei* (raffigurazione simbolica di Gesù) ed il Precursore, al quale è dedicato il tempio.

***

Nè colla Porta della vita umana s'arresta la serie delle sculture. Cinge quasi per intero l'edificio uno *zooforo* costituito da una se-

rie decorativa di animali strani, fantastici, paurosi, alcuni dei quali grottescamente camuffati con mantelli. Nessuno ha saputo fino ad oggi svelare il significato recondito di questo bestiario (fig. 6). Probabilmente lo scultore ha voluto confusamente rappresentare sotto il velo dell'allegoria i vizi, le tentazioni, i pericoli e le spaventose allucinazioni dei mortali. Sembrano confermare questa ipotesi le marmoree tavolette che, all'altezza del bestiario, stanno infisse ai lati di ciascun portale. Rappresentano questi quattro bassorilievi quattro Virtù principali: la Fede, la Speranza, la Carità e la Castità, in aspetto di regine e sollevanti ciascuna due Virtù minori.

Nella grande nicchia rivolta ad oriente siedono Davide e Giacobbe ed in quella rivolta ad occidente stanno ritte le belle figure del re Salomone e della Regina Saba. Le due strette nicchie collocate sopra l'arco maggiore del portale della Vergine contengono due angeli: Gabriele e Raffaele. Simboleggiano Davide e Giacobbe il popolo eletto nel periodo dell'attesa, Salomone e Saba il regno del Cristo sulle genti. Sembrano dividere i due popoli, l'ebraico dal cristiano, i due severi angeli, cui sono affidati nello stesso tempo la custodia del tempio, la difesa dei fedeli dagli errori e dalle tentazioni, adombrate nel pauroso bestiario, e l'incarico di additare agli uomini le Virtù, mercè le quali essi potranno godere dei frutti di un divino sacrificio.

(fot. Alinari)

FIG. 8 - PARMA, BATTISTERO: LUNETTA DELLA PORTA DELLA VITA UMANA.

Le sculture del Battistero di Parma potrebbero fornire argomento ad uno spirito arguto e bizzarro per una caricaturale descrizione. Nulla di più comicamente terribile delle enormi mani spalancate del Redentore nella Porta occidentale, nulla di più... leggiadramente ineffabile dei defunti risorti: morbidi, tondi, lustri e paffutelli, avanzanti a saltellini al suono dei corni giganteschi, nulla di più goffo dei buoi lanciati a corsa sfrenata come corridori di pura razza nella lunetta della porta meridionale, nulla di più ridicolo della figura della Vergine, accoccolata come

(fot. Alinari)

FIG. 9 - PARMA, CATTEDRALE: LA DEPOSIZIONE (BENEDETTO ANTELAMI).

un gufo, a cui stranamente assomiglia, sulla vetta del suo albero genealogico!...

Gli spunti veramente non mancherebbero per una reazione al *feticismo romanico!*

Ma chi così facesse cadrebbe senza dubbio in un errore grande, poichè dimenticherebbe d'ignorare che la storia di ogni arte è, dalle sue prime rozze manifestazioni fino al culmine del suo periodo aureo, la storia di una ostinata lotta fra la intuizione lirica e la materia ostile per la conquista della forma e dell'espressione, la storia di un lento progresso conseguito giorno per giorno con indicibili sacrifici.

Le sculture quindi del Battistero di Parma devono essere collocate nel loro giusto tempo ed esaminate in rapporto alle precedenti ed alle contemporanee; si possono allora considerare come le migliori opere della scultura romanica nell'Italia settentrionale attorno al 1200.

Il visitatore, se guarda le sculture nella loro fantastica funzione decorativa, ne comprenderà subito l'alto valore. Gli elementi architettonici: logge, portali, colonne, lesene, cordonature, cornici, e le sculture: fregi, bassorilievi, altorilievi, statue, si sono fusi così armonicamente da costituire un capolavoro dell'Arte romanica.

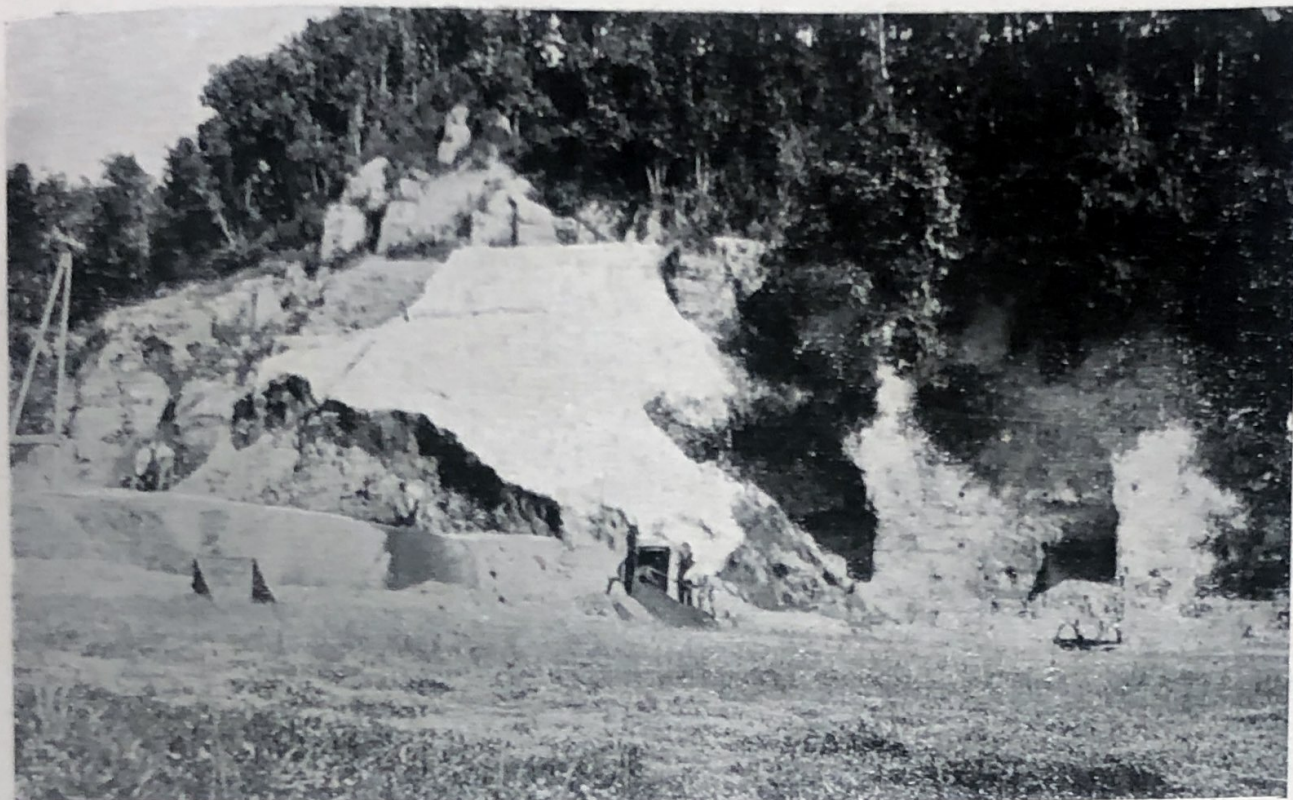
L'armonia fra la scultura e l'architettura è così intima da indurre non pochi studiosi dell'arte a considerare Benedetto, che si firmò semplicemente *sculptor,* anche quale autore del disegno della mole.

Che lo scultore Benedetto sia lo stesso che, diciotto anni prima, lavorava attorno al pontile del Duomo e che, nel bassorilievo della Deposizione (fig. 9) si chiamò Benedetto Antelami, mi pare assai probabile. Occorre ad ogni modo ammettere che questo artista ha modificato e migliorato la propria arte: al rigidismo delle figure bizantineggianti ha sostituito una maggiore ricerca del movimento e dell'espressione, alle figure alte e fasciate, e timidamente eseguite, ha sostituito figure più tozze, più piene, ma anche più robuste: i tipi però sono, tranne qualche naturale eccezione, gli stessi.

Certamente Benedetto non fu solo nel condurre a compimento la sua opera: parecchi scultori e marmorari lo aiutarono e, forse, si sostituirono a lui, dopo la sua morte.

La vasta concezione simbolica alla quale ho accennato, si deve forse ad un dottore teologico, poeta (1) nello stesso tempo, che ha saputo far vibrare gl'ingenui spiriti degli artefici suoi contemporanei nella gioia di poter dare forma visibile ad una mistica lode, alta e pura. La bella mole, vigorosa e leggiadra insieme, è il frutto di un sogno comune, vagheggiato da due spiriti gemelli: un poeta-teologo ed un architetto-scultore.

GIOVANNI COPERTINI.

(1) Spettano senza dubbio a questo poeta gli esametri ed i distici leonini sottoposti alle varie scene.

(fot. cav. Saccani)

LE TERME ROMANE DI AGNANO (NAPOLI): I LAVORI DI STERRO.

LE PIÙ CURIOSE TERME DEL MONDO

LE TERME ROMANE DI AGNANO

Continuità di vita.

Chi, arrivando da Napoli, sbocca dal gran vialone nella immensa conca di Agnano, si trova quasi preso e serrato tra due colossi: le moderne terme di Agnano a destra e le antiche terme romane a sinistra. Una semplice strada divide i due edifici che offrono, per chi ami filosofare, un contrasto dei più curiosi. A destra un edificio moderno, dove vanno e vengono i forestieri, pulsano le macchine e rombano i motori, vera imagine della volitiva ed energica civiltà moderna; a sinistra delle rovine semidirute, coperte di arbusti e di edere, sventrate dai terremoti, corrose dalle intemperie, che paiono il regno del silenzio e della morte. Eppure questi due edifici, così profondamente diversi, sono in realtà uniti da un'intima identità. Non solo sono tutti e due delle Terme, ma tutt'e due hanno la loro ragione di essere in un'unica causa: la costituzione vulcanica del suolo, la ricchezza enorme dei vapori sulfurei e delle acque calde che per ogni dove gorgogliano e prorompono da questo suolo tormentato. Gli è un'unica e sola energia quella che animava le terme antiche e anima oggi le terme moderne; gli è un'unica forza che animò un giorno il colosso romano e anima oggi il colosso italiano.

Così dunque, tra le Terme antiche e le Terme moderne, tra la morte che regna a sinistra e la vita che regna a destra, non vi è in realtà nè dissomiglianza nè discontinuità: le terme moderne sono la continuazione di quelle antiche. Oggi i malati cercano la salute in quello stesso calore in cui la cercavano i romani. Ma che dico? Vi sono nell'edificio moderno dei sudatorî che poggiano sulle rovine dei sudatorî antichi.

Poche volte vi fu nella storia una simile continuità di vita: si direbbe che le Terme ad Agnano siano capaci di trasformarsi, ma non di morire, e che esse cadranno in definitiva rovina solo quando l'ultimo sbuffo di vapore o di acqua termale sarà uscito da questo suolo. Cioè quando la terra sarà fredda e la vita sarà scomparsa da questo nostro globo.

Esse appaiono come una cosa necessaria che la storia non può distruggere perchè connessa con la stessa natura.

PANORAMA DEGLI SCAVI DELLE TERME.

(fot. cav. Saccani)
UNA DELLE SCALE DI ACCESSO DAL 2° AL 3° PIANO DELLE TERME ROMANE.

È un grave errore perciò considerare le rovine delle Terme romane come qualche cosa che è interessante ma che non ha alcuna reale importanza per la nostra vita: come potrebbe essere, ad esempio, il Colosseo e l'Arco di Tito. Esse sono invece tuttora vive per noi, ci insegnano qualche cosa che per noi può essere vitale, possono anche risolvere qualche nostro problema. Nessun direttore di stabilimento termale, nessun idrologo, nessun igienista, ha il diritto di ignorare questo singolarissimo edificio, e può trovare in questo studio non solo lo svago ma anche la cultura pratica, tanto somigliano ai metodi nostri quelli adottati con finissimo istinto dai romani. Molti procedimenti che la scienza odierna crede di aver lei inventato, erano già in uso presso gli antichi; in questo come in altre cose lo studio della classicità ci deve rendere modesti.

Terme uniche al mondo.

Vi sono altre ragioni, oltre queste puramente pratiche, per studiare le nostre ter-

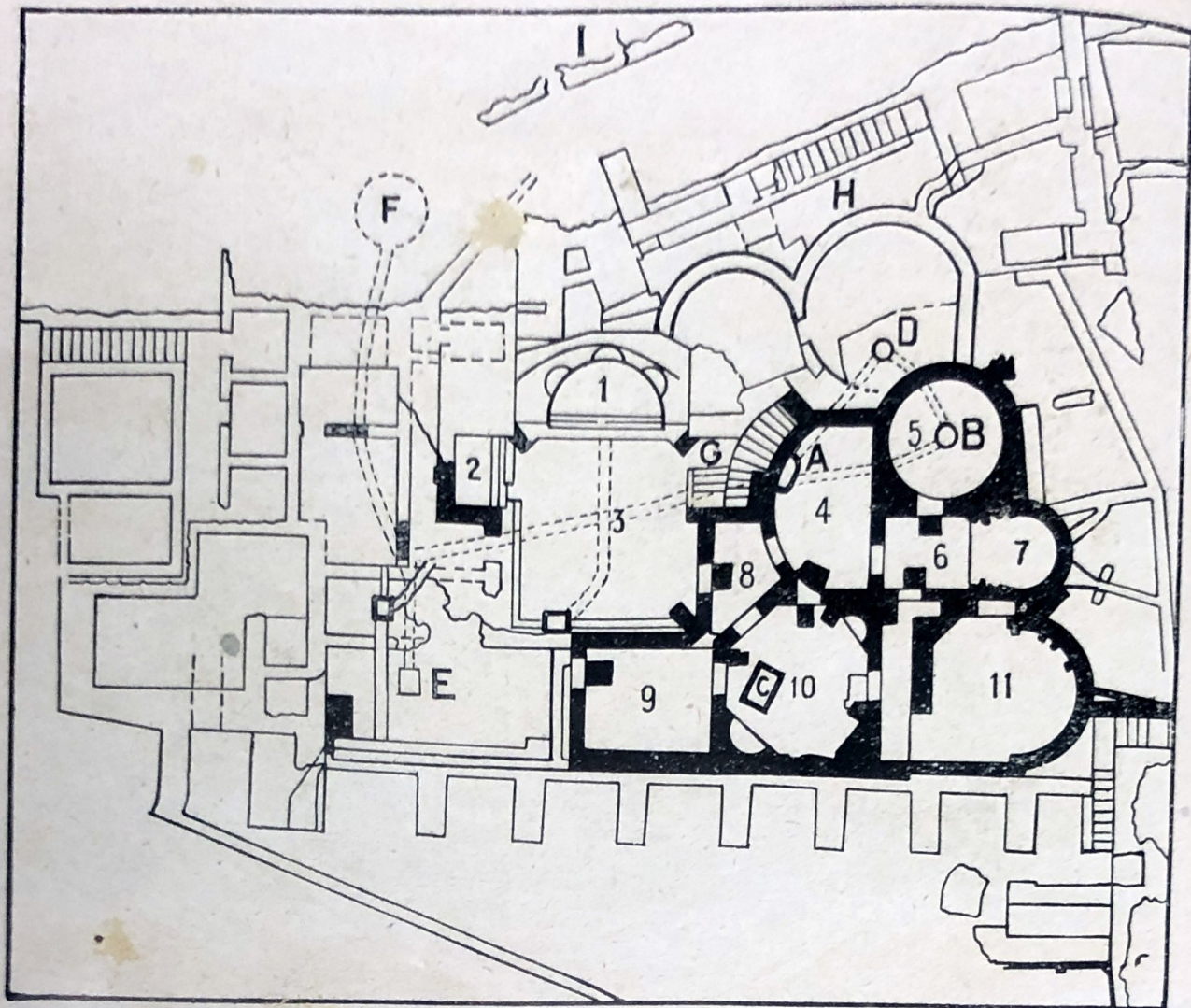
RUDERI DELLE TERME.

me: ragioni storiche e archeologiche. Esse sono infatti un monumento nel rispetto antiquario assolutamente eccezionale.

Si differenziano da tutte le altre terme romane che conosciamo (Velleia, Pompei, Roma) perchè invece di essere riscaldate col fuoco erano riscaldate dal vapore naturale che emanava dal suolo e che opportunamente circolava di vano in vano. Certamente i romani conoscevano la cura della sudazione e usavano, come noi, convogliare i vapori in un ambiente chiuso, naturale od artificiale. Ma qui si tratta di ben altro; qui non c'è ambiente seminaturale, come per esempio nelle così dette stufe di Nerone, adattato alla sudazione; qui abbiamo un intero stabilimento costruito in modo da sostituire il calore naturale a quello artificiale.

Ma il lettore si chiederà perchè mai, fra tanti edifici termali costruiti dai romani, proprio qui e solo qui si debba osservare questa meraviglia. La risposta è assai semplice: i romani adottarono solo nelle terme di Agnano questo sistema, perchè solo Agnano presenta le condizioni naturali vulcanologiche e idrologiche necessarie per un simile sistema: vale a dire non solo sorgenti naturali di vapori solforosi e di acque termali, come se ne trovano dovunque, ma un vero sistema naturale, se posso esprimermi così, di getti e di polle ai quali si aggiungono sorgenti di acqua potabile.

Chi conosce Agnano sa come vi si trovi, racchiusa in un breve spazio, la più grande varietà di sorgenti, diverse per calore e qualità, accanto a una non minore varietà di getti, così che basta raccogliere queste acque che sgorgano e affiorano e palpitano e bollono da ogni parte per avere tutta la varietà di calore e di acqua che occorre ad uno stabilimento termale. Basta isolare questi getti e distribuirli in tanti locali chiusi, ed abbiamo le terme.

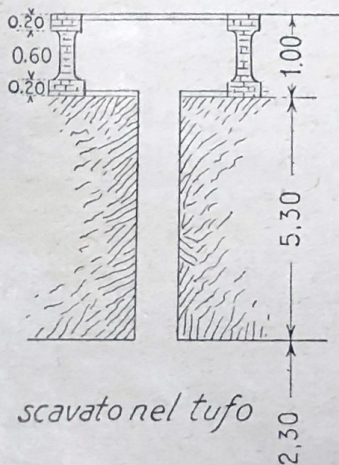
Questo fecero con ingegno mirabile i romani. Essi costrussero l'edificio e, dentro il monte, un'intera rete di condotti e di tubi, mediante i quali il calor naturale, cercato nelle viscere del monte e raccolto, veniva

1. Piscina semicircolare, vasca da bagno, con tre nicchie contenenti statuette. In questo locale si vedono ancora gli attacchi dei marmi che ricoprivano le pareti.

2 Piscina rettangolare.

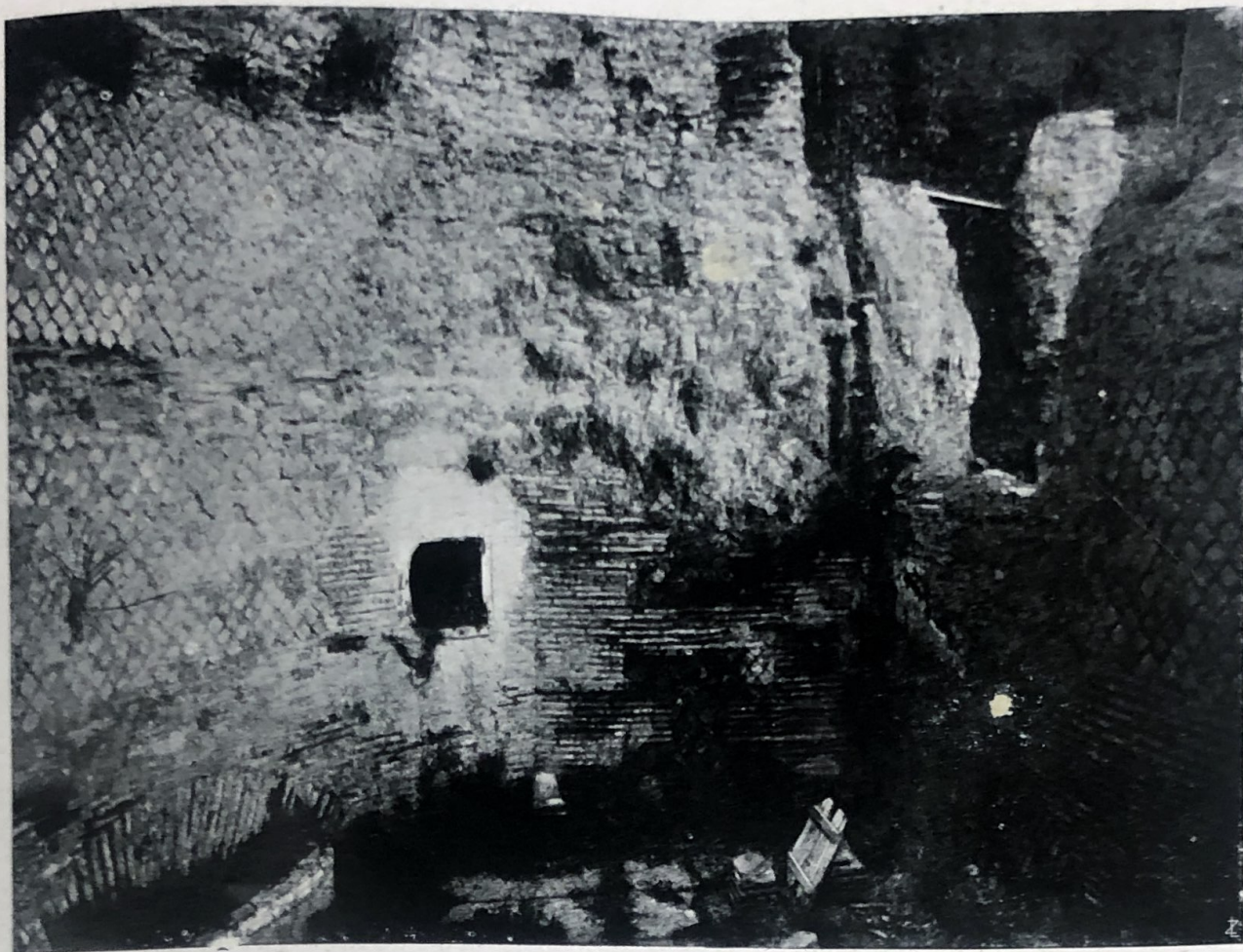
3. Gran salone (*laconicum*) ove è stata trovata la statua di Venere. Esso è attraversato da uno dei tanti scarichi sotterranei a cunicolo in cotto.

4-5-6-7. Complesso di una stufa del III piano; e cioè: *tepidarium* (4), *calidarium* (5), *laconicum* (6) e *piscina* (7).

8-9-10-11. Altro complesso di stufa del III piano, nel quale la grande piscina è al n. 11 In tutti i locali dal 4 all'11 vi era un doppio pavimento; dell'inferiore si vedono alcuni tratti a posto, costituiti da grandi tavelloni in cotto. Su questo piano poggiavano delle co-

0.20
0.60
0.20
1.00
5.30
2.30
scavato nel tufo

lonnette pure di cotto che sostenevano il pavimento superiore costituito forse da altri lastroni di cotto. L'intercapedine fra i due pavimenti era di circa un metro di altezza. Sotto al pavimento inferiore si aprivano delle trombe perpendicolari (A, B, C, D, E oltre molt'altre che debbono essere ancora aperte) che immettevano nell'intercapedine i gas ed il calore provenienti da grandi corridoi sotterranei scavati nel tufo che si congiungevano nel principale centro termico (piccolo cratere attivo) che press'a poco dovrebbe trovarsi nel punto F. (Vedi lo schema qui a fianco). Per una scaletta di marmo (G) si accedeva al IV piano e per altra scala (H) al V; di qui si raggiungeva il VI che è rappresentato dal rudero I. I pavimenti del III e IV piano erano a mosaico.

distribuito nei vari locali che venivano per ciò riscaldati con calore naturale. E accanto a questa rete ne costrussero un'altra per raccogliere e distribuire le acque. Questa doppia rete che ancor oggi, per quanto semidiruta, si può studiare, è una delle cose più notevoli che l'ingegneria antica ci abbia tramandato.

Eppure questo enorme, interessantissimo edificio è oggi quasi ignoto non solo al pubblico colto, ma agli scienziati stessi. Per varie ragioni che sarebbe inutile cercare qui, gli scienziati conoscono poco e male le vecchie terme e il pubblico le ignora del tutto, quando non le crede, sulle false notizie di alcune guide, le rovine di un «palazzo» romano.

IL SUDATORIO.

La mania del bagno.

Facciamone dunque la conoscenza.

Noi siamo, come ho detto, davanti a uno stabilimento termale. Le terme, come le chiamavano i romani, erano quel che oggi si direbbero comunemente « bagni » e rispondevano a uno dei più vivi bisogni della società romana. Occorre però, tener presente che l'uso del bagno non era originariamente romano ma greco, e si diffuse a Roma solo dopo la conquista della Grecia; confessiamo anzi che il romano del buon tempo antico non amava molto l'acqua: si lavava la mattina e faceva un bagno ogni otto giorni.

Ma sotto l'impero il bagno diventò una vera mania: i raffinati ne prendevano parecchi al giorno: Commodo ne faceva sette od otto al giorno: Gordiano da quattro a cinque, Gallieno da quattro a sette.

È logico che con simili costumanze il numero delle terme pubbliche crescesse continuamente: in tutta Roma, sotto l'impero, se ne contavano ben 952. Il solo Agrippa ne costruì, come edile, 170. E se si vuole avere un'idea dell'immensità e del lusso che spesso raggiungevano le terme, basti notare che il celeberrimo Pantheon non era se non uno dei locali di certe terme, che Agrippa progettava di costruire. Anche le enormi rovine delle terme di Caracalla danno un'idea di siffatti immensi edifici.

È vero però che le terme non rispondevano punto a ciò che noi intendiamo col termine « bagni »: esse erano per i romani non soltanto un luogo dove si prendeva il bagno, ma altresì un luogo di ritrovo dove si poteva trattenersi a conversare, ad ascoltare poeti e musicisti, a far ginnastica e via dicendo. Un elegante romano dell'età imperiale vi passava gran parte della sua giornata. Si può dunque facilmente immaginare quale sviluppo dovessero prendere questi edifici sotto l'impero, i quali dovendo accogliere il fiore della società e dovendo servire a tanti svariati usi, divennero anche i più sontuosi.

Gli elementi costitutivi delle Terme.

Anche le nostre terme dovettero similmente servire non solo al bagno ma ancora

GLI ULTIMI [illegible]DERI A 400 METRI DALL'INGRESSO SULLA VIA APPIA.
LE TERME AVEVANO UNA LUNGHEZZA DI OLTRE 400 METRI E SI ELEVAVANO AD ANFITEATRO SULLA CONCA DI AGNANO (ANTICO CRATERE) SU SEI PIANI DI ALTEZZA A GRADINATA LUNGO IL PENDIO DELLA COLLINA DI S. GENNARO.

ai molteplici svaghi cari ai romani: ci dovevano essere delle palestre, dei portici, dei colonnati, dei giardini. Ma la parte che a noi più importa è quella dedicata propriamente ai bagni.

In tutte le terme questa parte constava principalmente di tre elementi: il *frigidarium*, che serviva per il bagno freddo; il *tepidarium*, che serviva per la sudazione; il *calidarium*, dove si prendeva il bagno caldo. Di regola si entrava nel tepidario dove, se mancava un vero spogliatoio, ci si svestiva per riscaldarsi prima di passare per il calidario, dove spesso si alternavano abluzioni fredde e calde: indi si pigliava il bagno freddo nel frigidario.

Il calidario e il frigidario erano sale circolari nel cui centro si apriva un bacino (*piscina*) per il bagno e i lavacri; il tepidario era una sala intorno alla quale giravano banchi, sui quali si sedeva aspettando che l'aria calda provocasse la sudazione. Il calore che riscaldava i vari ambienti proveniva da un apparecchio riscaldante (*hypocausis*) e circolava mediante condutture (tubi) sotto al pavimento — il quale non poggiava sul terreno ma era sostenuto da tanti pilastrini (*suspensurae*) — e s'infiltrava tra la doppia parete del tepidario, nel quale penetrava da appositi fori.

Il medesimo apparecchio riscaldava anche l'acqua che, con quella fredda, veniva da apposite caldaie.

Questo, schematicamente, era un «bagno» romano. Attorno ai tre ambienti essenziali, si aprivano altri locali più o meno indispensabili, come lo spogliatoio (*apodyterium*) e lo *unctorium* dove ci si ungeva prima degli esercizi ginnastici; il *destrictorium* [illegible] ci si ripu[illegible] [illegible], il *laconicum* [illegible] stati [illegible] la sudazione ad alta temperatura, e via dicendo.

Gli scavi di Agnano.

Ora, nella parte già scoperta e studiata del nostro edificio è facile riconoscere per l'appunto questi locali. Se guardiamo nella pianta a pag. 528 i locali destinati ad uso termale, riconosciamo facilmente nella sala 3 un frigidario con due vasche 1 e 2, dal quale si passava al complesso degli ambienti 4, 5, 6-7 e 8, 9, 10, 11, i quali rappresentano, a così dire, la parte calda della terma.

Il n. 6-11, pare che fosse propriamente un calidario, con una vasca, e riscaldato oltre che dal colore naturale circolante sotto il pavimento, anche mediante un apparecchio riscaldatore; il n. 6-7 era certamente il tepidario rivelato per tale dal bacino riconoscibile; il n. 5 era certo un laconico, dato il grande calore che vi circolava; il n. 4 doveva servire alla sudazione. Più incerto è l'uso degli ambienti 8, 9, 10 che non possiamo denominare con precisione: probabilmente servivano a sudazioni varie successive, come anche oggi si fa nelle moderne terme di Agnano, a seconda del grado di calore raggiunto.

Tutti questi ambienti erano riscaldati col calore naturale, che sboccando da cunicoli e pozzetti talora assai profondi, si diffondeva sotto il pavimento. Di simili cunicoli che

oggi si possono esplorare senza pericolo, alcuni sono veramente meravigliosi, presentandosi addirittura come strette scalinate che sprofondano nel suolo e finiscono in condotti ampi, tanto da permettere il passaggio a un uomo, i quali vanno a raggiungere il calore nelle viscere del monte.

Ed è appunto in questo sistema di riscaldamento naturale la grande singolarità del nostro edificio.

VENERE MARINA, STATUA TROVATA NELLE TERME.

L'imponenza delle Terme: 7 piani!

Le terme di Agnano dovettero essere un edificio importante anche per i romani che avevano la specialità degli edifici imponenti. Era, più che un unico edificio, una vera montagna di edifici, sovrapposti gli uni agli altri, che formavano sette piani distinti co[illegible] del monte e tra loro comu[illegible] scale, sì da dar quasi l'impre[illegible] mon[illegible] [illegible]chitettonica. L'imponenza di questo complesso si può giudicare osservando la doppia serie di esedre che formano oggi il fronte dell'edificio.

Queste rovine non sfigurerebbero nel bel mezzo di Roma imperiale, ma noi dobbiamo immaginarle con la loro rivestitura marmorea, con le colonne e mezze colonne, con i capitelli e i cornicioni, per avere una idea esatta di quel che dovette essere questo fronte. E tutto l'edificio doveva essere ricchissimo di mosaici, di marmi, di statue. Al primo piano infatti furono trovati avanzi di pavimento a mosaico; vi erano numerose statue che decoravano variamente l'edificio, tra cui una di Venere marina, una di Afrodite con le armi di Ares, un Ganimede, un Ermes con Dioniso. L'edificio era dunque decorato con lo sfoggio della Roma imperiale e doveva costituire un centro di attrazione per la buona società non solo di Napoli ma di Roma stessa.

Dalla celebrità alla rovina.

Le terme romane di Agnano dovettero dunque essere celebri. Durante l'età imperiale non abbiamo, a dir vero, nessuna prova che fossero particolarmente famose, e ciò si spiega dal fatto che troppo vicino erano gli splendori di Baia e Pozzuoli; che oscuravano quelle. Ma nel medio evo, quando gli edifici puteolani e baiani erano già andati in rovina e sola resisteva al tempo la vecchia solenne terme, ecco che di un tratto la sua fama dilagò al punto da diventare quasi leggenda. Lungo tutti i secoli di questa età le Terme occupano le cronache locali. Al principio del V secolo un poeta chiamato Felice, vissuto al tempo del re dei Vandali, Trasamondo, decantava le virtù di queste acque; e circa nella stessa epoca a Germano, vescovo di Capua, fu prescritta una cura alle terme di Agnano; nel secolo XII Corrado di Querfurt, cancelliere di Arrigo VI e suo rappresentante a Napoli e in Sicilia, scrive una lettera al suo amico Arnaldo di Lubecca, nella quale definisce le Terme come il principale e massimo stabilimento balneare del tempo. Nel secolo XII le terme erano dunque ancora in piena funzione,

Ma in quel tempo, o poco prima, cominciò quel movimento bradisismico che lentamente trasformò l'antico cratere in un lago.

Certamente allora alcune, se non tutte le sorgenti che alimentavano l'edificio dovettero sviarsi, e le terme cessarono di funzionare come terme. Infatti Pietro da Eboli nel suo poemetto intorno ai bagni di Pozzuoli, scritto tra il 1212 e il 1221 non fa alcun cenno di esse nè più se ne parla negli scrittori posteriori. Le terme romane erano ormai un colosso estinto, erano una immensa rovina. Ma se non richiamavano più alcuno col beneficio dei bagni, imponevano ugualmente per la loro immensità. Infatti nella descrizione di una grandiosa caccia tenuta da Alfonso di Aragona negli Astroni nel 1443 si narra che la regale comitiva « camminando per lo lido del lago vide nella circostante pianura molti edifizi seminati di fabbriche antiche di calce, marcati di quadretti minuti, con alcuni grandi marmovi fabbricati come grandissimo Coliseo ». Qui si parla, evidentemente, delle nostre terme; gli edifizi marcati di quadretti minuti fabbricati come grandissimo Coliseo sono le rovine delle terme costrutte in reticolato; la frase « a mò di Coliseo » descrive bene la costruzione quale allora doveva apparire, ad arcate sovrapposte.

Da allora nessuno parlerà più delle terme che parranno ormai dimenticate. Senonchè, finita la loro vita balneare, cominciava, a dir così, una seconda vita archeologica e antiquaria perchè esse erano troppo notevoli per non attirare l'attenzione delle persone colte.

L'attività archeologica

Nel secolo XVI l'ingegnere Lettieri ebbe dal vicerè don Pedro di Toledo l'incarico di ricercare e studiare il percorso dell'acquedotto del Serino e stese una relazione nella quale sono menzionate le nostre terme. Poi, per altri quattro secoli, nessuno ne fa parola, finchè nel 1898 rinacquero a nuova vita.

In quell'anno il cav. Giuseppe Schneer, proprietario dell'edificio e fondatore della società delle Terme, volle sgombrare l'immane costruzione, e infatti ne rimise in luce una parte, scoprendo anche alcune statue che oggi sono conservate nelle nuove terme. Poi, nel 1911, lo scrivente eseguì la prima indagine scientifica e sistematica dell'edificiò, pubblicando una monografia e una pianta di esso secondo lo stato di allora; e finalmente mesi or sono, grazie alla pertinacia e alla intelligenza del cav. Saccani, attuale direttore generale della Società delle Terme (che non solo si interessa al miglioramento dei moderni impianti di cura, ma s'è fatto paladino delle ricerche archeologiche sul territorio di Agnano) è stato ripreso lo sgombero delle terre nella parte ancora sotterrata, e la energia con cui i lavori sono stati condotti, fa sperare che finalmente l'edificio, risorto dal lungo oblìo, non avrà più misteri per noi.

E allora finalmente si conoscerà completamente questo singolarissimo monumento. Auguriamo che ciò avvenga presto perchè lo scoprimento totale delle terme di Agnano viene a colmare una lacuna aperta finora nel patrimonio archeologico campano. La Campania possiede infatti nei templi di Pesto un documento della civilità greca classica, possiede in Pompei un monumento dell'età ellenistica, ma non possiede ancora un vero monumento di Roma imperiale, dal quale cioè si ricavi un'idea adeguata della sagacia e potenza architettonica e tecnica dei romani. Questo terzo monumento, che completa il ciclo, sarà tra poco offerto dalle terme di Agnano. Tra non molto il forestiero, ammirata la nobiltà dell'architettura greca a Pesto, le eleganze dell'arte ellenistica a Pompei, verrà ad Agnano a venerare i segni della grandezza di Roma.

VITTORIO MACCHIORO.

Un significativo consenso.

Voi sapete con quanto interessamento gli Augusti Membri della Famiglia Reale seguano le iniziative del Touring. Quando il nostro Presidente si reca a Roma per offrire in omaggio le prime copie delle guide o di altre importanti opere pubblicate dal Touring a S. M. il Re, questi desidera sempre di conoscere i lavori che il Sodalizio nostro sta compiendo, intorno ai quali però si dimostra assai bene informato. Egli è infatti un assiduo lettore di questa stessa nostra *Rivista*.

Con Lui ci onorano della propria attenzione anche gli altri Savoia. È oggi la volta di S. M. la Regina Madre che spontaneamente ci ha fatto pervenire l'importo di dieci quote di abbonamento a *La Sorgente*.

L'Augusta Sovrana ha inteso con tal gesto premiare lo sforzo da noi fatto per migliorare, rinnovare quella pubblicazione che tanto bene può compiere nella preparazione della nostra gioventù. Non dubitiamo che l'approvazione di Margherita di Savoia sarà d'incitamento a tutti quei padri e madri di famiglia che ancora non l'avessero fatto, ad abbonare i loro figlioli a *La Sorgente*. Esce ogni 15 giorni e l'abbonamento annuo costa sole L. 10 (estero L. 15).

La nuova ferrovia Bribano-Agordo

L'idea di costruire una ferrovia lungo la valle del Cordevole non è recente; parecchi anni prima che si iniziassero gli studi della linea Treviso-Feltre-Belluno, si parlava del progetto di una ferrovia che partendo da Conegliano e sottopassate in corrispondenza del valico di San Ubaldo le Prealpi Bellunesi, avrebbe dovuto risalire la valle del Cordevole e quindi quella del Gader scendere nella Pusteria ed allacciarsi a Fortezza con la ferrovia del Brennero.

Considerazioni ed esigenze di vario genere condussero invece alla costruzione della esistente linea Treviso-Feltre-Belluno, inaugurata nel 1886, che da Cornuda in avanti risale la valle della Piave mantenendosi sempre sulla sponda destra del fiume.

Per molti anni, stazione testa di linea di tale ferrovia fu Belluno. In seguito, sorta la necessità di collegare il Cadore alla ferrovia, invece di prolungare fino in Cadore la linea Conegliano-Vittorio e dare così al Cadore il suo sbocco naturale, per considerazioni di ordine economico, pochi anni prima della guerra veniva prolungata fino a Calalzo la ferrovia Treviso-Belluno.

Altri progetti di ferrovia lungo la valle del Cordevole vennero studiati nell'anteguerra e fra questi uno per una linea a scartamento normale in sede propria Bribano-Agordo e successivamente un altro di linea a scartamento ridotto.

La necessità di collegare l'Agordino alla ferrovia Treviso-Belluno si rendeva sempre più manifesta specialmente per il servizio del trasporto del minerale estratto dalla miniera di Val Imperina situata presso Agordo. Il minerale che un tempo si lavorava sul posto per ricavarne il rame, trovato più rimunerativo impiego nella fabbricazione dell'acido solforico, veniva da parecchi anni, dopo essere stato sottoposto a macinazione, trasportato mediante carri a cavalli dalla miniera alla stazione ferroviaria di Sedico-Bribano e da questa inoltrato alle fabbriche di prodotti chimici. Il costo però di tale trasporto per mezzo di carri a cavalli, che un tempo si aggirava sui cinquanta centesimi di lira al quintale, andò di continuo aumentando fino a raggiungere altezze notevoli che oggidì si possono, senza esagerare, ritenere proibitive.

Durante il periodo di tempo che va dall'inizio delle ostilità al ripiegamento della 4ª Armata, effettuato in dipendenza degli eventi di Caporetto, l'alta valle del Cordevole fu teatro delle operazioni del IX Corpo d'Armata, il quale era rifornito quasi completamente per mezzo della unica strada rotabile di Val Cordevole. Per sopperire alla deficiente portata logistica di tale importante via di comunicazione, l'Intendenza della 4ª Armata provvide all'impianto di un binario *Decauville* in margine alla strada provinciale da Bribano ad Agordo, percorso da trenini trainati da piccole locomotive e da quadrupedi. E siccome anche tale provvedimento si era dimostrato insufficiente, poco prima del ripiegamento veniva iniziata la costruzione di una filovia elettrica (1) usufruendo della stessa strada provinciale, che rimase però incompiuta.

LA NUOVA FERROVIA BRIBANO-AGORDO.

Subito dopo l'armistizio, nel concretare e nell'eseguire gli importanti lavori di riattamento della stra-

(1) Autocarri a motore elettrico con energia fornita da linea aerea mediante trolley e senza rotaie.

(fot. G. Burloni, Belluno)
UN PUNTO PITTORESCO LUNGO LA FERROVIA BRIBANO-AGORDO: L'IMBOCCO DELLA GALLERIA FRA CASTEI E MUDA.

da provinciale Agordina, i cui ponti principali erano stati fatti saltare e notevoli interruzioni si erano praticate all'atto del ripiegamento per ritardare l'avanzata del nemico, il Genio militare incaricato di tali lavori di riattamento, tenne conto della possibilità e della convenienza di eseguire i lavori stessi in modo da poter utilizzare la sede stradale anche quale sede di una tranvia elettrica a scartamento ridotto la quale avrebbe dovuto servire sia pel trasporto dei viaggiatori e delle merci ordinarie, come per il trasporto del minerale ricavato dalla miniera di Agordo rendendo così possibile la pronta ripresa del lavoro nella miniera stessa.

Ma la *Società Montecatini*, proprietaria delle miniere, constatato che le correzioni e le varianti apportate al tracciato della strada provinciale avrebbero consentito il finanziamento della costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario fra la stazione di Sedico-Bribano ed Agordo, anzichè quella di una tranvia a scartamento ridotto, la quale ultima pel trasporto del minerale ricavato dalla miniera di Agordo avrebbe richiesto un trasbordo alla stazione di Sedico-Bribano delle FF. SS. od altri provvedimenti sempre dispendiosi, fece studiare un progetto di massima di ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica fra la stazione delle FF. SS. di Sedico-Bribano ed Agordo.

In base a tale progetto la *Società Industriale Ferroviaria* di Milano, appositamente costituita dalla Società Montecatini, chiese ed ottenne dal Governo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia in parola. I lavori di apprestamento della sede stradale, la costruzione delle stazioni e di tutte le opere d'arte stabilite per detta ferrovia, venivano assunti dalla *Società Anonima Bellunese Costruzioni Civili* che nel giugno 1922 iniziava i lavori portandoli a compimento nell'autunno del 1924.

***

La nuova linea ferroviaria ha uno sviluppo di km. 28.500 e dalla stazione delle FF. SS. di Sedico-Bribano alla stazione di Mas, dalla Muda ai Castei, e dalla stazione delle Miniere ad Agordo, per km. 14.800 circa complessivamente, corre in sede propria; nelle rimanenti tratte, la ferrovia ha sede in margine verso torrente della strada provin-

ciale ed è da questa separata mediante apposita barriera di legname. Inoltre nel tratto da la Muda ai Castei, per ovvie ragioni di sicurezza del transito lungo la strada provinciale, furono destinate ad esclusivo uso della ferrovia le nuove gallerie che erano state ricavate nell'immediato dopoguerra per la strada provinciale e vennero ricostruiti i due ponti sul Cordevole di *la Muda* e de *i Castei*, riportando così, in detto tratto, la strada rotabile nella sua antica sede sulla destra del Cordevole.

Gli elettromotori della nuova linea, del peso di 35 tonnellate, funzionano a corrente continua a 2200 Volt. Questa è una delle prime applicazioni della corrente continua pel funzionamento di ferrovie, che viene eseguita in Italia.

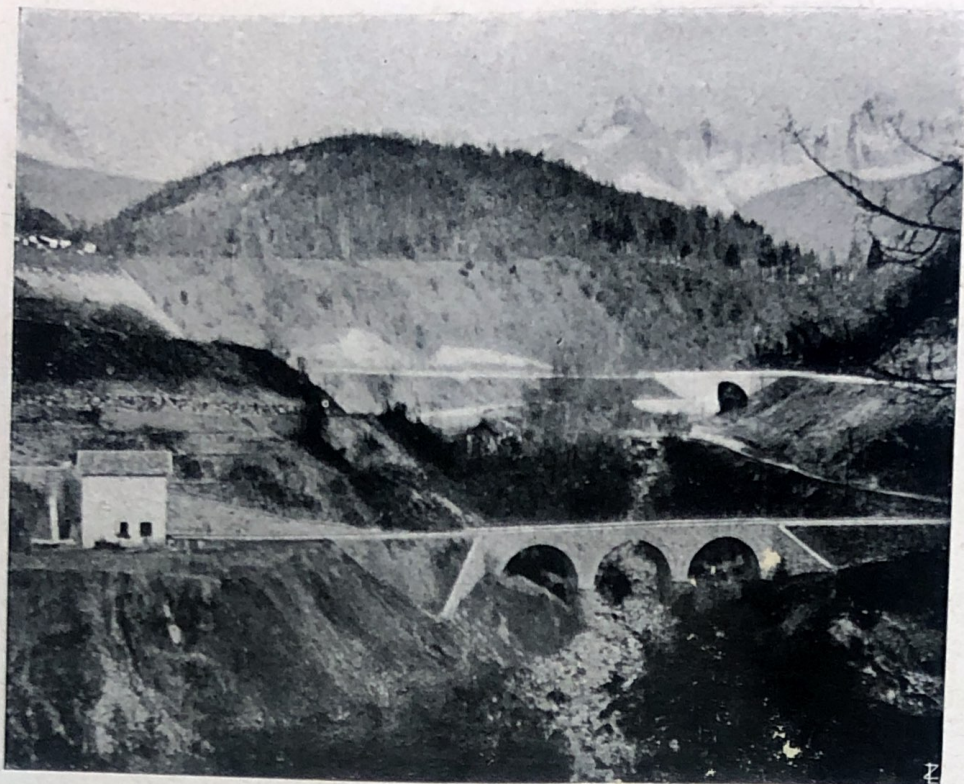
La pendenza massima che detti elettromotori devono superare è quella del 32 per mille in rettifilo e del 28 per mille in curva; le curve hanno m. 1,50 di raggio minimo; la larghezza della piattaforma stradale è di m. 4,30; l'armamento è da kg. 30 al metro.

(fot. G. Burloni, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: PONTE SUL CORDEVOLE AI CASTEI.

***

Con ampia curva la nuova linea si stacca dalla stazione di Sedico-Bribano e, in sede propria, si dirige verso settentrione attraverso la campagna intensamente coltivata posta fra Bribano e Sedico; lasciata sulla sinistra la collina su cui sorge la villa dei Patt, già proprietà della nob. famiglia De Manzoni di Agordo, poscia ridotta ad uso albergo di lusso, sede durante la guerra della Intendenza della 4ª Armata, gravemente

(fot. Ing. Gian, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: PONTE SUL TORRENTE MISSIAGO, IN FONDO LE CIME DI S. SEBASTIANO.

Proseguendo, la linea ferroviaria si inoltra ancora fra le *masière* avvicinandosi sempre più alle falde del M. Peron le cui pareti nude formano uno sfondo maestoso al paesaggio. A Vignole si scorge la casa sul cui focolare, nei giorni della ritirata del novembre 1917, vennero bruciati il drappo e l'asta della bandiera del 46 Fanteria (Brigata Reggio) perchè non cadessero in mano al nemico; la lancia fu nascosta dagli abitanti e gelosamente custodita durante tutto il periodo dell'invasione; salvata dalle continue perquisizioni, venne restituita e solennemente riconsegnata al Reggimento nei giorni della liberazione.

danneggiata durante l'invasione e non ancora restaurata, la ferrovia attraversa la strada nazionale che da Feltre mette a Belluno ed al km. 2,500 raggiunge la stazione di *Sedico-Landris*, situata a settentrione dell'abitato, di fronte allo sbocco delle valli del Mis e del Cordevole nella convalle Bellunese.

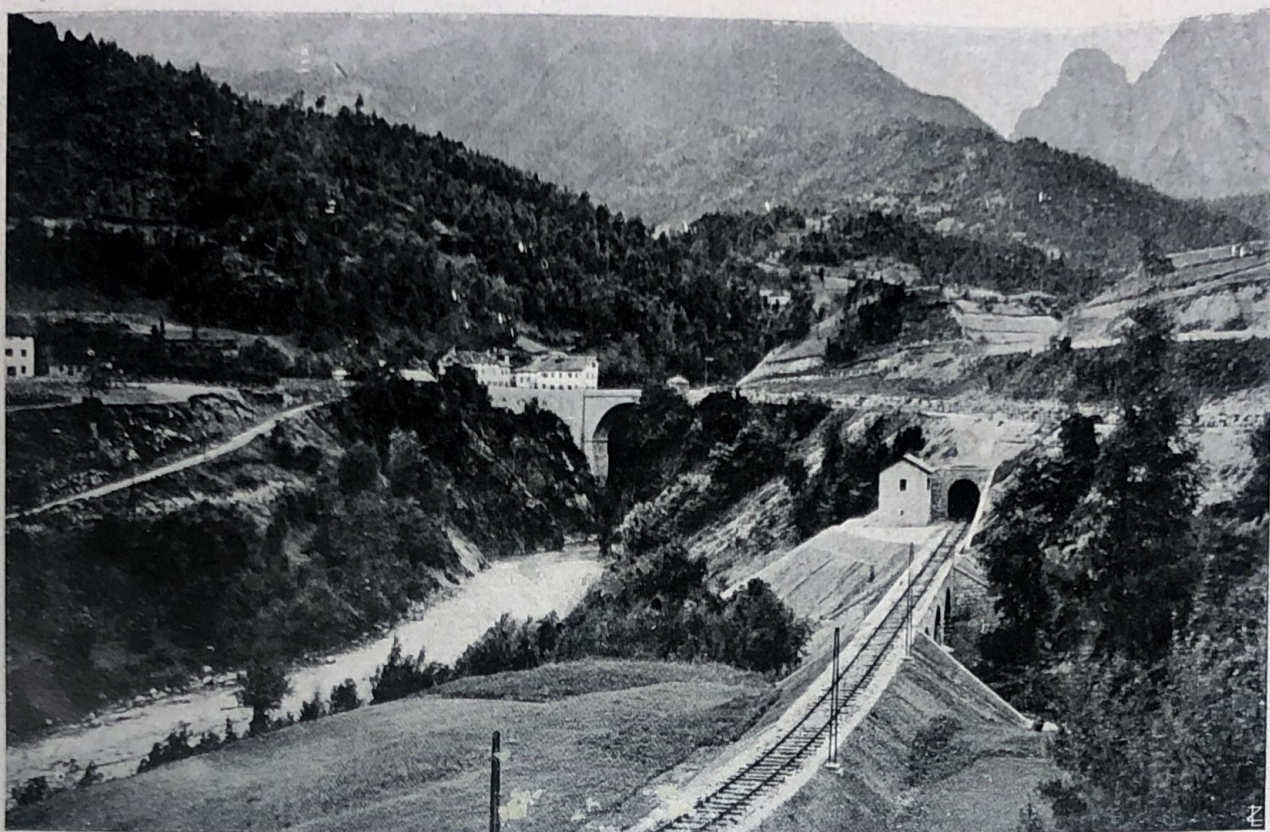
Dalla stazione di Sedico-Landris la linea, sempre in sede propria, prosegue avvicinandosi alla sponda sinistra del Cordevole, ed abbandona la pianura per entrare nella zona collinosa delle *masière*, enorme deposito morenico lasciato dal ghiacciaio che, uscito dalla valle del Cordevole, si è arrestato contro i corrugamenti marnosi che costituiscono una serie di basse alture distendentisi fra i torrenti Cordevole ed Ardo ai piedi del gruppo dolomitico delle Alpi Bellunesi comprendenti i massicci del M. Peron, del M. Schiara e del M. Pelf (1).

Di fronte alla *stazione di Roe* (km. 6,700), sull'altra sponda del Cordevole, vedonsi la centrale elettrica che fornisce la forza alla linea ferroviaria e lo stabilimento per la fabbricazione sintetica dell'ammoniaca mediante l'utilizzazione dell'azoto atmosferico.

Con ampia curva la linea piega a sinistra e si dirige verso lo sbocco della valle del Cordevole che si scorge profilarsi al piede del fianco occidentale del M. Peron; raggiunta la provinciale, appare subito la *stazione di Mas* (km. 8).

Situato al punto dove alla provinciale Belluno-Mas-Agordo si congiunge la strada proveniente da Sedico, e si dipartono quelle che, attraversato il Cordevole sul nuovo ponte ricostruito dopo la guerra, conducono l'una a Gron e Mean mantenendosi sempre sulla sinistra del Cordevole e l'altra alla Certosa di Vedana, nella Valle del Mis, a Mis e Sospirolo, il piccolo gruppo di case del Mas è destinato a diventare un centro di smistamento che acquisterà dalla ferrovia sempre maggiore importanza.

Oltrepassato il *Peròn*, gruppo di case che ha preso il nome da un enorme masso (pietrone) rotolato dalla retrostante parete rocciosa del M. Peròn, si scorge sulla destra del Cordevole la Certosa di Vedana le cui bianche costruzioni si adagiano al centro di una zona verdeggiante posta ai piedi dell'aguzzo M. Vedana, tutta recinta da alto muro.

(1) Vedasi l'articolo *La nuova strada del Canale del Mis* - nel n. 9 del settembre 1922 della Rivista *Le Vie d'Italia*.

(*fot. G. Burloni, Belluno*)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: GALLERIA DI PONTE ALTO, IMBOCCO SUD.

Nelle vicinanze e più prossima al Cordevole giace la chiesetta di *S. Gottardo*, il cui campanile ha ricoperta la piccola cuspide rigonfia col primo rame stato colato nei forni che un tempo erano annessi alla miniera di Val Imperina. Forse perchè si tratta di una piccola quantità di metallo, detto rivestimento sfuggì alle depredazioni fatte dagli austriaci durante l'anno d'invasione ed in seguito alle quali furono asportati anche i rivestimenti di rame di tutti i campanili.

A questo punto la ferrovia infila in curva lo sbocco della valle del Cordevole ed il panorama muta improvvisamente di aspetto. Alla valle larga, spaziosa, dal fondo leggermente ondulato e circondata dalla chiostra dei monti lontani, subentra senza transizione una immane fenditura limitata lateralmente da impervie pareti rocciose sul cui fondo per lunghi tratti non v'è spazio che pel torrente, per la ferrovia e per la strada ordinaria. Questo caratteristico passaggio del Cordevole attraverso il massiccio delle Alpi Bellunesi, nel tratto dall'imbocco sopra menzionato ai *Castei*, viene denominato *Canale di Agordo*.

Di tanto in tanto, specialmente in corrispondenza degli sbocchi dei brevi valloncelli laterali, si notano degli allargamenti della vallata principale talvolta coltivati, come a *Candàten*, ai Salèt, ai Pinèi. Le rocce dominano imponenti il paesaggio il cui aspetto cambia continuamente col variare della luce. Le balze rocciose hanno i ripiani coperti di verde; i cespugli, il pino mugo, il pino rosso e l'abete invadono ogni più lieve spazio in cui vi sia possibilità di vita; presso il fondo valle si notano delle piantagioni regolari per rimboschimento e nelle adiacenze della strada piante latifoglie e qualche albero da frutto.

In breve si raggiunge la *fermata di La Stanga* (km. 14.800) che ricorda le soste obbligatorie di tutte le vetture, diligenze e carri davanti il vicino albergo dove era disposta la *stanga*, sbarra mobile di legno che chiudeva il transito e che non si apriva al passaggio delle vetture e dei carri che dietro pagamento del pedaggio.

La località è rinomata quale punto di ritrovo per gite assai interessanti e per la caccia al camoscio ed al capriolo.

Proseguendo, la valle si restringe sempre più ed acquista tutti i caratteri dell'alta valle alpina; le rocce dolomitiche che la rinserrano offrono una successione di visioni

(fot. G. Burloni, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: AGORDO COI M. AGNER (m. 2872) E LE PALE SI S. LUCANO (m. 2409). IN FONDO A DESTRA APPARE LA MARMOLADA.

di vera e propria alta montagna. La imponenza delle strutture rocciose che successivamente si svolgono in panorami sempre variati ma sempre avvincenti, di balze, di pareti e di picchi talora nudi e talora fasciati di verde che si profilano in mille sagome una differente dall'altra sulla stretta fascia di cielo, la mancanza di abitazioni, il silenzio tipico che su tutto incombe, e l'aria fresca frizzante anche in pieno estate, fanno dimenticare che si è appena lasciata la pianura e danno l'impressione di essere lontani, molto lontani, dalle città rumorose e movimentate.

A [illegible]nte della S[illegible] ed a destra della strada, da una spaccatura della roccia a picco: precipita un polverio d'acqua (*la pissa*) che in tempi di pioggia e durante lo scioglimento delle nevi si trasforma in una pittoresca cascata che giunge talvolta fino alla strada e che in certe ore del giorno dà origine a vaghi effetti di [illegible]obaleno.

Interessante è osservare, attraverso le strette fenditure delle brevi valli laterali, le pareti ed i picchi che le rinserrano. Più importante delle altre, la *valle Pegolera*, sulla destra del torrente, lascia scorgere sullo sfondo un accatastamento di rocce che si lanciano ardite verso il cielo.

La valle si allarga alquanto *ai Pinèi*, gruppo di poche case situate su di un piccolo cono di deiezione proveniente da una valletta di sinistra che scende dal M. Vescovà e posta quasi di fronte alla valle Pegolera dianzi menzionata.

Il *canale* si restringe nuovamente alla *stazione di La Muda* (km. 20.600). Poche case, che un tempo erano luogo di tappa per le salmerie alle quali, prima della costruzione della strada rotabile, erano affidati tutti i trasporti da e per l'Agordino.

Subito dopo, la valle si restringe nuovamente e si riduce ad una angusta forra chiusa fra pareti rocciose a picco. La strada ordinaria, sopra un ponte in muratura, passa ora sulla destra del torrente mentre la ferrovia entra in tre gallerie successive, mantenendosi in sede propria sulla sinistra del Cordevole.

Poco avanti si scorge il nuovo ponte in muratura dei Castei e le rovine della *Tagliata del Sasso S. Martino*, opera di sbarramento fatta saltare dai nostri insieme al ponte ed alla interruzione stradale apprestata al

(fot. G. Burloni, Belluno)
UN PUNTO PITTORESCO LUNGO LA FERROVIA BRIBANO-AGORDO: LA TAGLIATA DI S. MARTINO.

muraglione di sostegno della strada sulla sinistra del torrente di fronte alla Tagliata, all'atto del ripiegamento del novembre 1917.

Superata la stretta, sul fondo della quale le acque del torrente scorrono sempre impetuose spumeggiando fra i massi, la valle si allarga alquanto e le pareti rocciose laterali si allontanano.

La valle si allarga sempre più e si cominciano a scorgere da lungi le vette dei monti della conca Agordina, e sulla destra del Cordevole una piccola centrale elettrica ed un gruppo di fabbricati che appartengono alla Miniera di Val Imperina.

Ecco infatti la *Stazione delle Miniere* (km. 25.500) posta di fronte allo sbocco nel Cordevole della Val Imperina nella quale sono situate le miniere.

Il giacimento molto esteso, incluso fra calcari e scisti carboniosi, era conosciuto fino dal 1420 e fu proprietà della Repubblica Veneta e dei governi Francese, Austriaco ed Italiano; dal 1893 è di proprietà privata.

Anticamente dalla miniera si estraeva calcopirite, galena argentifera e blenda. La calcopirite veniva lavorata sul posto e forniva rame metallico. Dalla miniera di Val Imperina la Repubblica Veneta traeva il rame necessario pel rivestimento esterno del fasciame dei bastimenti.

Oggidì si estrae dalla miniera soltanto calcopirite che viene spedita agli stabilimenti per la fabbricazione dell'acido solforico e la produzione annua si aggira sulle 50.000 tonn. di pirite mercantile.

Numerosi livelli di coltivazione adducono il minerale a due pozzi di estrazione il principale dei quali è profondo circa 200 m. L'estrazione è effettuata con mezzi elettromeccanici ed il materiale estratto viene frantumato e ridotto commerciale in appositi impianti esterni, situati nelle immediate vicinanze dei pozzi e costituiti da frantumatori, cilindraie [illegible]atori. Con essi il minerale proveniente dalla miniera viene ridotto nelle due categorie di dimensioni commerciali la prima delle quali comprende grani fino a m/m. 9 di diametro e costituisce il tipo denominato «*fino*»; la seconda categoria comprende spezzatura fra m/m. 60 e m/m. 190 di diametro e costituisce il tipo detto «*grosso*». Dagli impianti anzidetti il minerale, per mezzo di una teleferica viene trasportato alla *stazione «Miniere»* e mediante tramogge caricato sui vagoni.

Proseguendo, la valle si apre sempre più

e perde completamente le caratteristiche di paesaggio orrido che prima aveva. La ferrovia abbandona ora la strada e si mantiene più in basso vicino al torrente.

Attraversato sopra un ponte in muratura il torrente Bordina e superato in curva un breve sperone, si scorge di fronte *il Ponte Alto* che attraversa il Cordevole per dar passaggio alla strada di Rivamonte e Tiser. Anche questo ponte è stato ricostruito in muratura nel dopo guerra e sostituisce un vecchio e caratteristico ponte in legname.

Superati un altro ponte in muratura sul torrente Missiaga ed una galleria in curva di 180 m. il panorama delle montagne che cingono la conca Agordina si manifesta in tutta la sua imponente bellezza. Le Pale di S. Lucano, il Framont, le Cime di S. Sebastiano, la Moiazza ecc. in superba corona lanciano al cielo le loro creste rocciose illuminate dal sole; sullo sfondo, lontana, si scorge la sommità della Marmolada.

Ancora un viadotto in muratura che sorpassa il torrente Rova, e dopo una breve trincea si raggiunge la *stazione capolinea di Agordo* (km. 28,300), che è situata a mezzogiorno dell'abitato, nelle vicinanze della caratteristica piazza del Broi e del Municipio.

La nuova ferrovia migliora sensibilmente le condizioni economiche della vallata Agordina; essa agevola in modo notevole l'affluire delle merci e delle derrate delle quali la vallata è priva e permette di intensificare l'esportazione dalla val Cordevole del legname da costruzione e da lavoro, della legna da ardere, burro e di altri pochi prodotti locali. Inoltre la ferrovia nel mentre soddisfa nel modo più conveniente e definitivo le esigenze inerenti allo sfruttamento della miniera, migliora anche notevolmente le condizioni turistiche della regione.

A quest'ultimo riguardo si osserva che la via che risale la valle del Cordevole è quella dalla quale più agevolmente si può raggiungere dalla pianura veneta la grande strada delle Dolomiti, Bolzano-Cortina-Misurina, in un punto intermedio del suo percorso prossimo al Pordoi (m. 2242) il più alto passo della regione dolomitica e quello che offre maggior vastità di imponenti vedute. Agordo è, del resto, da molto tempo un centro turistico assai frequentato e sede fino dal 1868 della seconda sezione, in ordine di tempo, costituita dal Club Alpino Italiano.

Migliorate durante e subito dopo la guerra le comunicazioni stradali dell'Agordino con Livinallongo e col Passo del Pordoi che mette in Val di Fassa e pel Passo di Costalunga a Bolzano; col passo di Campolongo da cui si scende in Valle Badia e di qui in Val Gardena od a Brunico in Pusteria; col Passo di Falzarego che mette a Cortina d'Ampezzo (1); con Passo di S. Pellegrino dal quale si scende a Moena in Val di Fassa; col Passo di Valles che da Falcade mette in Val Travignolo; con Gosaldo e Passo Cereda da dove si scende a Primiero; col Passo della Staulanza che mette in Val di Zoldo, la valle del Cordevole può ora considerarsi come uno dei più importanti centri turistici della regione delle Dolomiti.

La nuova ferrovia che risparmia 30 chilometri circa di strada ordinaria per raggiungere Agordo viene ora a rendere più comode e facili le comunicazioni con la vallata.

Completate, coll'estenderle a tutte le strade di allacciamento con le vallate adiacenti sopra menzionate, le esistenti linee automobilistiche pubbliche, le condizioni della regione Agordina per quanto riguarda il turismo saranno ancora notevolmente migliorate, specialmente se verranno convenientemente integrate, proseguendo il miglioramento già iniziato dei mezzi atti ad assicurare ed a moltiplicare buone comodità di soggiorno nei vari centri abitati dell'Agordino e lungo gli itinerari dianzi nominati

A. DAL FABBRO.

(1) Un'altra più diretta comunicazione fra l'Agordino e Cortina d'Ampezzo si avrà quando sarà riattata la strada fra Selva di Cadore ed il Passo di Giau. Ma di ciò parleremo in un prossimo numero giacchè in quel meraviglioso ambiente si svolgerà il IV Grande Campeggio del Touring. *(Nota d. R.)*

(*continuazione di pag. 424*).

La lavorazione del tabacco.

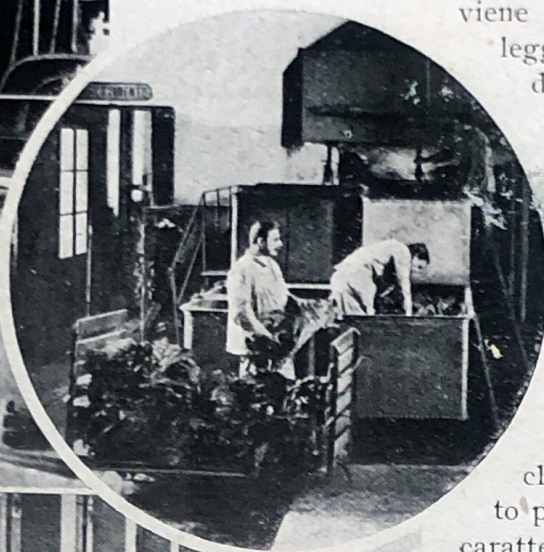
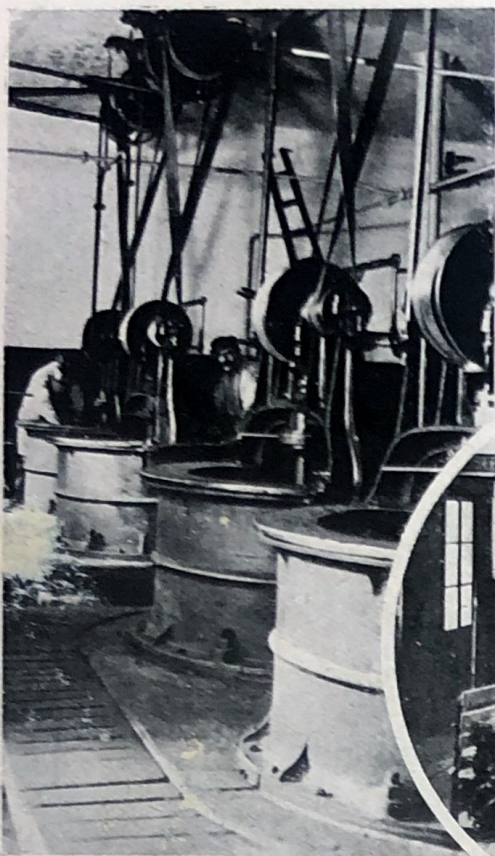
Per quanto diversi siano i processi di lavorazione a cui viene sottoposto il tabacco per soddisfare le esigenze del fumatore, sostanzialmente però tali processi nelle manifatture dello Stato, sono basati sul *bagnamento, lavaggio, macerazione, fermentazione, torrefazione, essiccazione e stagionatura del tabacco.*

Per alcune lavorazioni (trinciati forti e sigari comuni) le foglie giacenti al deposito spulardate, non possono procedere oltre nel loro ciclo trasformativo, se prima non vengono scostolate, cioè liberate dalla nervatura mediana (costola) e questo senza che la foglia stessa sia minimamente danneggiata nella sua integrità. Ma poichè l'acqua allo stato di vapore non renderebbe sufficientemente pastoso il tessuto grossolano e poco assorbente della foglia adatta a tali lavorazioni, così si rende possibile l'operazione di *scostolatura* ponendo il tabacco ad immediato contatto dell'acqua allo stato liquido. A seconda dell'umidità che gli si vuol impartire, tale operazione che prende nome di *bagnamento,* viene eseguita o col far cadere dell'acqua in pioggia al momento in cui si stratifica la foglia per edificare con essa delle piccole massette, oppure colla parziale o totale immersione d'essa, e per una durata di pochi secondi fino a dieci minuti, entro apposite vasche ripiene d'acqua pura.

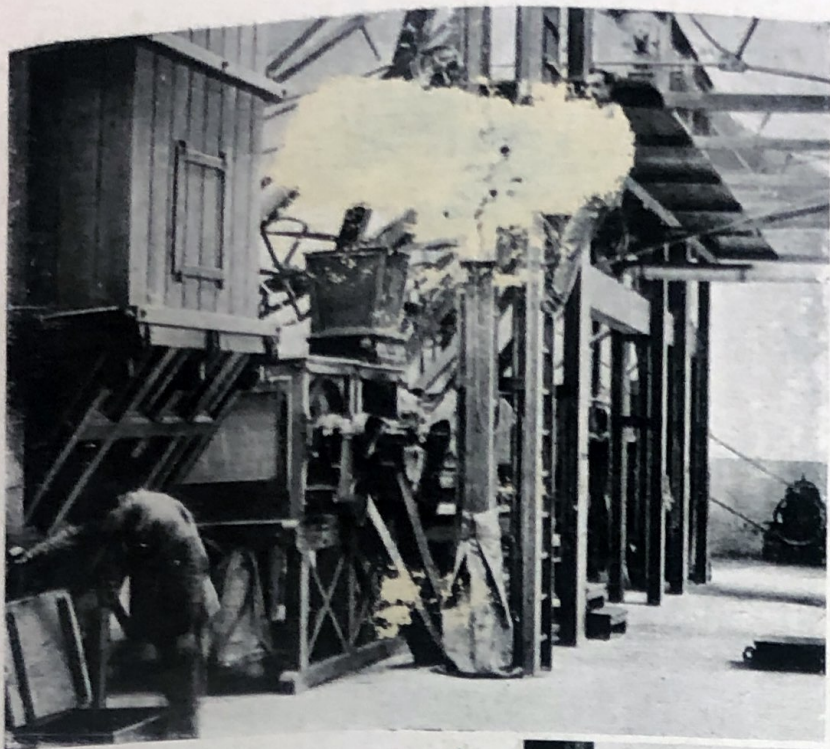
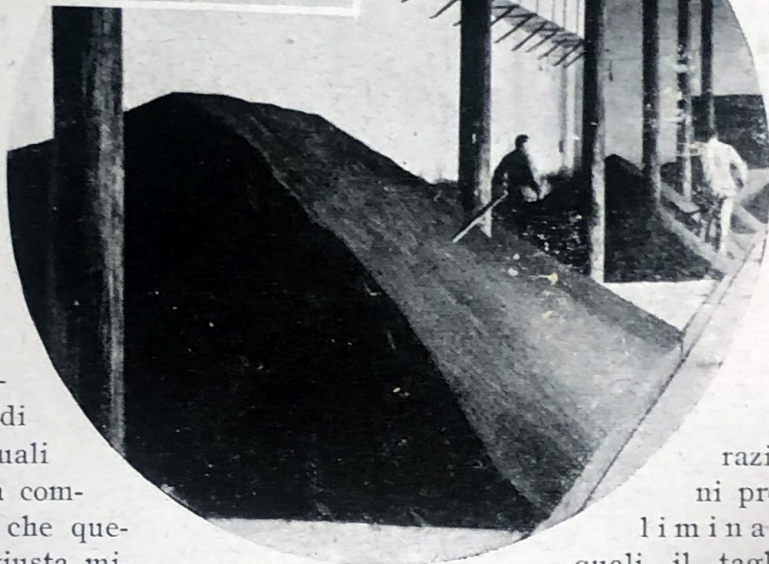
Qualunque sia però il sistema usato, la quantità d'acqua che può penetrare nella foglia, non è mai tale da permettere il menomo esaurimento della medesima per perdita di materiali solubili, perchè quando si vuole che ciò avvenga, allora si ricorre al *lavaggio,* trattamento questo che si rende alle volte indispensabile per attenuare in alcuni tipi di tabacco l'alto grado di nicotina, oppure per esaurirlo di certi materiali che recano disgusto al fumatore.

Quando poi si debba unificare le caratteristiche di diverse varietà di foglie che presentino un tessuto cellulare soverchiamente rigido, anche il lavaggio riesce inefficace. Allora ad esso si fa seguire la *macerazione,* mediante la quale le foglie, sottoposte entro appositi apparecchi (idroiniettori) ad una pressione di otto atmosfere, vengono completamente esaurite e nel tessuto così disorganizzato, si reintegrano certi materiali resi liberi dall'alta pressione, con succo di tabacco appositamente preparato.

I trattamenti fino ad ora descritti, non apportano però alterazione alcuna alla composizione chimica dei componenti il tabacco, mentre vi sono lavorazioni (sigari forti, fermentati, alcune qualità di trinciato e rapato) le quali esigono invece che il tabacco modifichi sostanzialmente sia il profumo che il gusto. Il processo che determina queste sensibili trasformazioni di alcune delle principali caratteristiche, prende nome di *fermentazione.*

La foglia, ammassata che sia, non tarda a riscaldarsi per opera dei fermenti o per effetto delle reazioni che hanno luogo nella me-

In alto: Lavaggio: con appositi apparecchi «idroestrattori» si attenua in alcuni tipi di tabacco l'alto grado di nicotina. - *Al centro:* Bagnamento: le foglie riunite in fascicoli vengono immerse entro vasche piene di acqua pura. - *In basso:* Fermentazione: le foglie ancora umide e scostolate, vengono poste in cumulo ed ivi lasciate a fermentare.

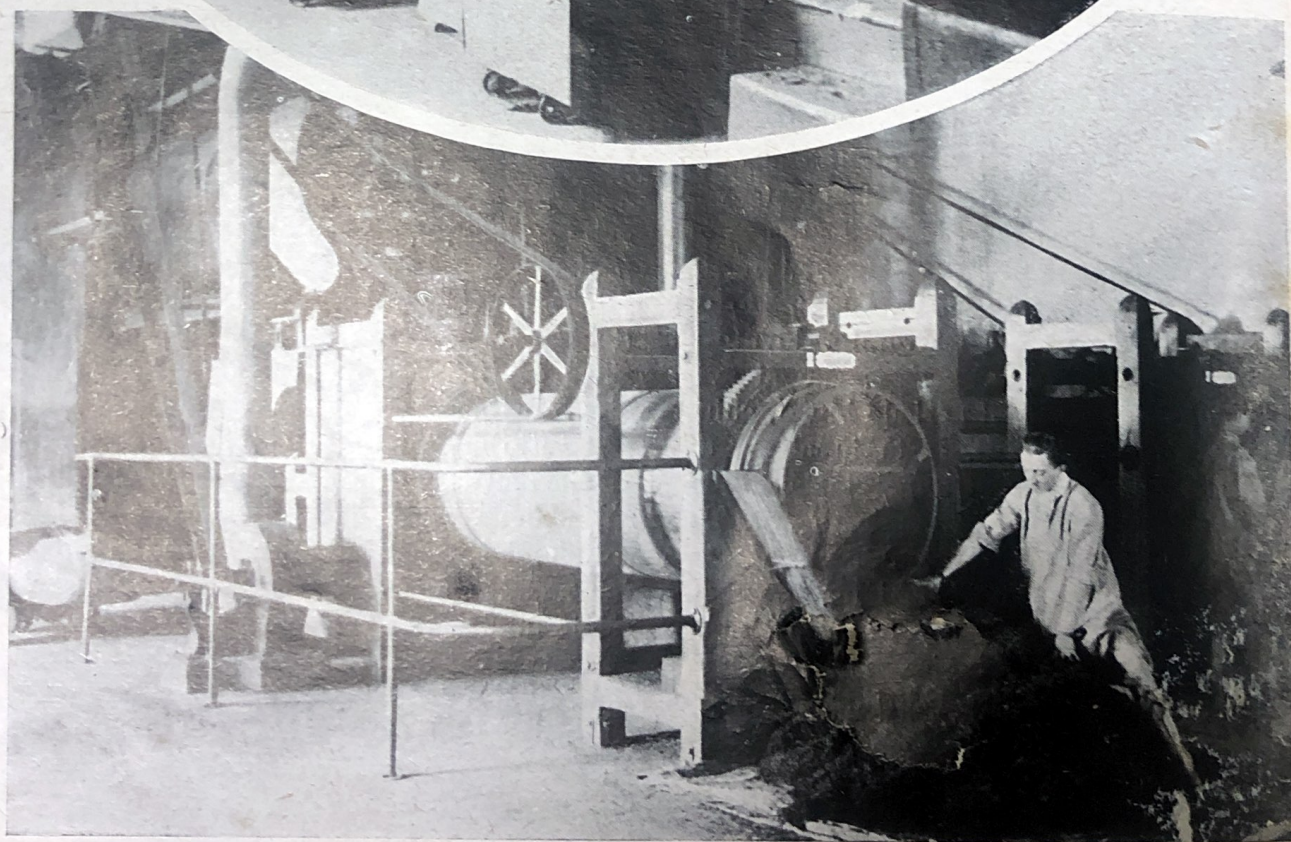
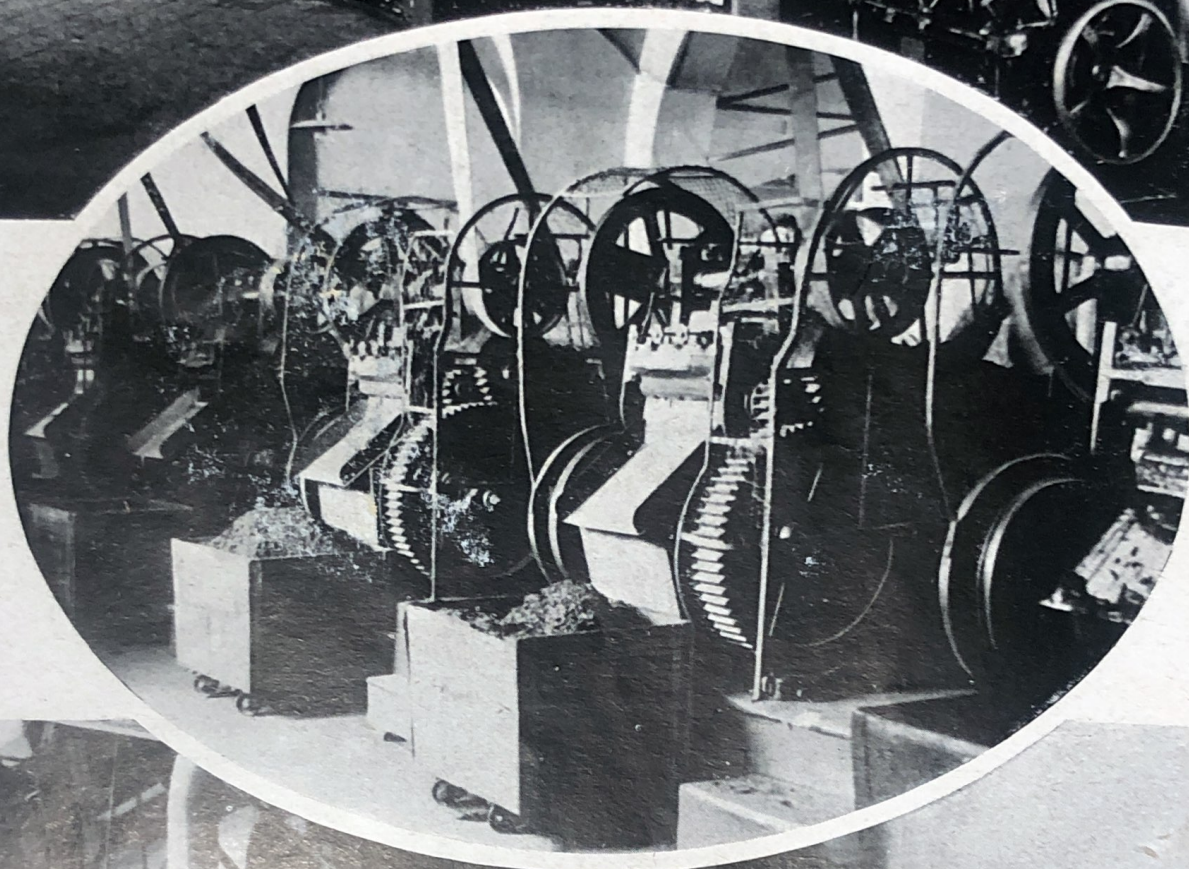
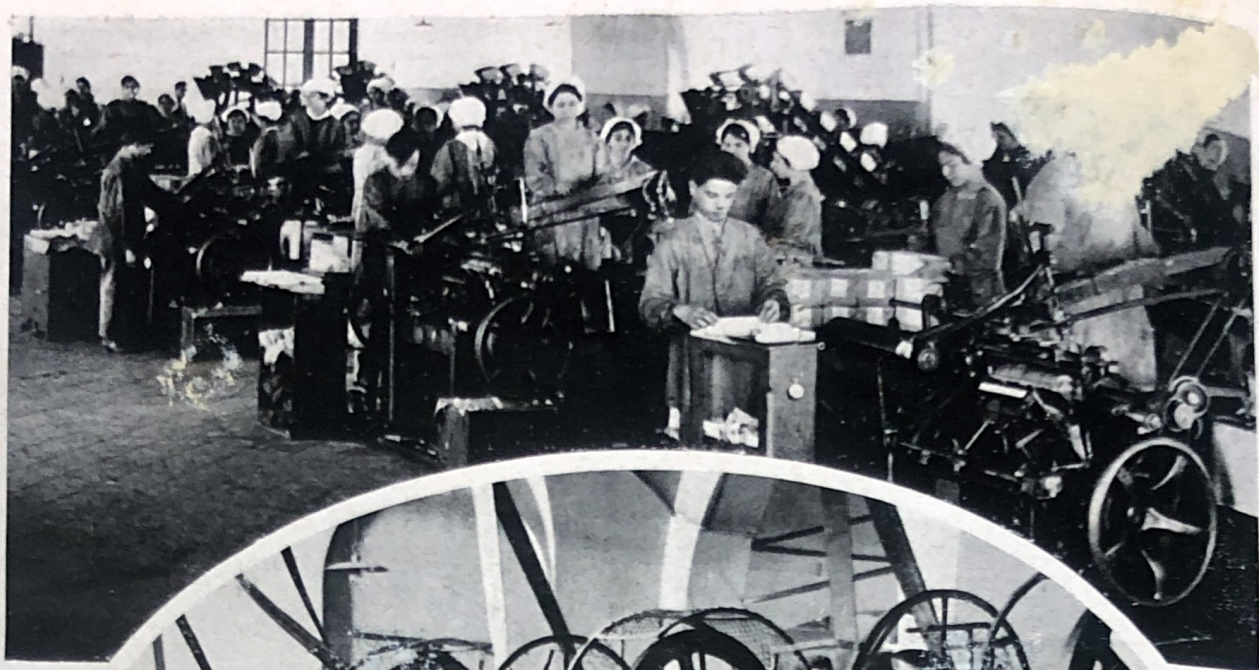
desima ed a seconda del vario grado di umidità da essa foglia contenuta e del vario comportarsi di alcuni materiali componenti il tabacco, si svilupperà la fermentazione *alcoolica* (sigari napoletani) oppure quella *ammoniacale* (sigari toscani) durante le quali il tabacco, oltre a modificare colore e profumo, riduce in modo speciale la forza per la perdita che subisce di circa la metà della nicotina preesistente. Questo pei sigari, perchè per la lavorazione di alcuni tipi di trinciato per esempio, è necessario che il profumo sia modificato ed il colore uniformato, mentre [illegible] non deve essere [illegible]. In simili casi l'inte[illegible]ndo un altro metodo e [illegible] sottoponendo il tabacco preventivamente bagnato e trinciato alla *torrefazione*. Con questo trattamento, il trinciato posto entro apparecchi speciali riscaldati a moderato calore (torrefattori), viene prosciugato e reso più leggero mercè l'intervento dei due soliti agenti: umidità e calore.

Qualsiasi tipo di lavorato, ottenuto con foglie sottoposte ad un sensibile bagnamento richiede una conveniente *essiccazione* onde potersi conservare, ma a seconda del sistema di essiccazione che viene usato, il prodotto può o meno modificare le caratteristiche. Così, quando l'essiccazione debba effettuarsi al solo scopo di eliminare l'eccesso di umidità (sigari alla paglia), allora conviene che essa avvenga assai rapidamente (in due o tre giorni al massimo) esponendo il prodotto ad una corrente d'aria secca o ponendolo in stufe a temperatura elevata (90°). In tal modo, il profumo, il gusto, il colore non vengono modificati. Quando invece coll'eliminazione dell'umidità si voglia ottenere un miglioramento del gusto e delle qualità profumanti (sigari toscani), allora l'essiccazione deve effettuarsi a moderato calore (32°), coll'uso di stufe a facile ricambio d'aria e durerà almeno due settimane. In ogni caso bisogna che i sigari sottoposti a tale trattamento, non si essicchino troppo, poichè allora oltre ad essere fragili come vetro, bruciano troppo rapidamente ed il fumo prodotto in maggior copia, non avendo modo di attenuare la sua temperatura prima di giungere alla bocca del fumatore, provoca sensazioni moleste

In alto: Alla riduzione delle foglie in «farine» si provvede a mezzo di modernissimi mulini a cilindri. - *In basso:* Le «farine» convenientemente stagionate, inumidite e salate, vengono poste in massa a fermentare.

specialmente nella lingua. Ugualmente devesi evitare una incompleta essiccazione, perchè i sigari oltre a correre il pericolo di ammuffire, bruciano male e si spengono con facilità, dato che l'eccesso di umidità ostruisce gli spazi pei quali deve circolare l'aria necessaria alla combustione. È indispensabile quindi che questa umidità sia mantenuta nella giusta misura, e ciò anche perchè essa è necessaria al regolare andamento della stagionatura, la quale altro non è che un miglioramento di alcune caratteristiche del lavorato, dovuto a quel processo di fermentazione che si sviluppa in esso durante il periodo in cui, chiuso entro appositi locali, resta in attesa di essere consumato. Mentre pei tabacchi da fiuto la stagionatura si compie, [illegible] seconda del tipo, da sei mesi a cinque an[illegible] [illegible]esta giacenza pei sigari non è mai [illegible] e di qualche mese, periodo ancora mi[illegible] pei trinciati forti i quali stagionano in 50 [illegible] al massimo 60 giorni. I prodotti [illegible] nuti con foglie delicate e legger[illegible] [illegible]ati e spagnolette di tipo orientali) non richiedono stagionatura alcuna, anzi con la lunga giacenza peggiorano le loro caratteristiche.

I tabacchi da fiuto.

La lavorazione dei tabacchi da fiuto, pur essendo oggi in progressiva diminuzione, merita tuttavia un rapido cenno.

Bisogna anzitutto distinguere la trasformazione del tabacco in farine, dalla fabbricazione propriamente detta dei diversi prodotti. Alla riduzione delle foglie in farine si provvede con operazioni preliminari quali il taglio delle testate, la separazione della nervatura mediana della foglia (scostolatura), la tagliatura della medesima a piccoli listelli (trinciatura), ed infine una rapida essiccazione del tabacco così sommariamente suddiviso o frantumato.

A tutto questo lavoro preparatorio, segue la *macinazione* delle materie prime. A seconda della varia umidità delle foglie, delle costole, dei frasami e dei residui più o meno frantumati e della maggiore o minore finezza richiesta dai prodotti, vengono oggi usati nelle manifatture dello Stato i più moderni sistemi di macinazione, così per le polveri ed i zenzigli si ottengono farine *sottili* usando perfezionatissimi molini a cilindri, per le farine *granite* adatte per Rapati, si impiegano colossali macine verticali ed orizzonta-

In alto: Impacco trinciati: il trinciato viene rinchiuso in pacchettini con le perfettissime macchine « Rose ». - *Al centro:* Trinciatura: le foglie fortemente compresse passano alle macchine trinciatrici, dalle quali esce il trinciato in fili lunghi e sottili come capelli. - *In basso:* Torrefazione: i trinciati eccessivamente umidi vengono prosciugati a mezzo di grandiosi torrefattori.

Scostolatura: con grande destrezza la «scostolatrice» separa la nervatura mediana della foglia dai due lembi.

li, infine con speciali *trituratori* si producono farine *scagliate,* necessarie alla fabbricazione dei caradà. I prodotti della macinazione e della triturazione sono quindi, attraverso apparecchi ermeticamente chiusi per impedire la diffusione della polvere, condotti automaticamente a dei buratti, da cui sortono le farine perfette delle diverse grane. Raccolte in sacchi, distintamente per ciascuna materia di cui si sono ottenute, le farine vengono poste in massa entro locali freschi e poco ventilati, ed ivi rimangono a *stagionare* per non meno di un anno e non oltre due. Passato tale periodo, nel quale le polveri sviluppano una leggera fermentazione che ne migliora l'aroma, si procede alla fabbricazione dei vari tipi di tabacchi da fiuto, distinti dal Monopolio italiano in polveri, zenzigli, rapati e caradà.

Le diverse farine poste entro speciali apparecchi meccanici, vengono *mescolate* e poi *bagnate* con acqua salata ed infine poste in massa (di 6000 kg.) a *fermentare.* Ultimata entro due mesi la fermentazione, riattivata ed uniformata da vari rivolgimenti, i prodotti sono posti a *maturare* entro celle o cassoni, ove restano per un tempo più o meno lungo (da sei mesi a qualche anno). Il tabacco è così pronto ad essere posto in boette.

Il condizionamento viene oggi eseguito, con facilità e precisione, da speciali macchine *imboettatrici,* le quali pesano ed introducono il tabacco entro appositi involucri, di carta ceresinata e lamiera di stagno, in quantità di 1/2 kg. e poi lo assoggettano a pressione. Le boette da un ettogrammo, vengono approntate con speciali macchinette a mano.

La produzione annuale dei tabacchi da fiuto in Italia si aggira sui kg. 2.300.000.

I trinciati.

Al terzo riparto spetta il compito della lavorazione dei trinciati, compito che è da esso completamente assolto per i tabacchi destinati ad essere fumati nella pipa, in parte soltanto per quelli impiegati nella lavorazione delle spagnolette.

Per i *trinciati forti* le foglie spulardate, bagnate ed in qualche caso anche scostolate, vengono poste entro cesti ove, allo scopo di uniformarne l'umidità, restano due o tre giorni; per quelli *dolci o leggeri* invece, si formano con le foglie, lievissimamente inumidite, delle piccole massette ed ivi restano

per non più di ventiquattro ore onde poter, senza il minimo danno, essere tagliate in minutissimi fili di spessore variabile dal mezzo millimetro ad un millimetro e un quarto e volendo anche più.

Questa operazione, denominata *trinciatura*, un tempo fatta esclusivamente a mano, è oggi eseguita da macchine sotto ogni rapporto perfette: sia per costanza del taglio, che per forte produzione. Le moderne trinciatrici Legg e Quester, nonchè un recentissimo tipo di costruzione nazionale, permettono all'operaio addettovi di passare, e senza la minima fatica, le foglie di tabacco attraverso una serie di possenti cilindri scanalati. Le foglie fortemente compresse sono automaticamente portate ad una bocchetta davanti alla quale, a guisa di ghigliottina, scende con calcolata precisione un affilatissimo coltello. Si ottengono in tal modo quei meravigliosi trinciati (Serraglio e Sceltissimo) dal filo lungo e sottile come capelli che ognuno può ammirare nelle rivendite dello Stato.

I trinciati dolci e quelli destinati alla lavorazione delle spagnolette, non subiscono, dopo la trinciatura, alcun ulteriore trattamento; raccolti in piccole cassette di legno c[illegible]e pareti di tela, vengono collocati entro speciali locali chiusi (deposito trinciati sciolti) ed ivi mantenuti ad uno stato costante di igroscopicità e calore. I trinciati forti invece, dato che conservano dopo la trinciatura una eccessiva umidità, vengono pas-

In alto: I sigari comuni vengono confezionati a mano in ampi e luminosi laboratori. - *Al centro:* La lavorazione dei sigari a « foggia estera » consente l'impiego di mezzi meccanici. - *In basso:* Sigaraia intenta ad infilare la delicata paglia di alicante nella fragile cannuccia di segale.

sati alla *torrefazione*, mediante la quale il tabacco viene ricondotto alla sua naturale umidità, rendendolo nel contempo alquanto più leggero. Entro grandiosi apparecchi a rotazione (torrefattori Adt) il trinciato, messo a contatto di tubi di vapore surriscaldato, abbandona l'eccesso di umidità che contiene. Dispositivi speciali permettono al tabacco di essere condotto automaticamente, a misura che esce dalle trinciatrici, ai torrefattori per poi passare, dopo aver scaricato all'esterno vapore acqueo impregnato di nicotina, in un secondo cilindro esso pure a rotazione continua, il quale ha la funzione di raffreddare il trinciato mercè l'immissione in esso cilindro di una corrente di aria fredda.

Ma mentre i trinciati non torrefatti dopo un periodo di riposo di qualche giorno, passano direttamente all'impacco oppure alle macchine che confezionano spagnolette, i trinciati sottoposti alla torrefazione, hanno bisogno di un ulteriore periodo di *maturazione,* la quale si ottiene edificando col trinciato appena uscito dai torrefattori delle grandi masse cubiche del peso dai 10 ai ventimila chili. Nel periodo di uno o due mesi, una lenta e continua fermentazione matura il trinciato migliorandone l'aroma ed il gusto.

Passato il sopraddetto periodo di tempo, le masse vengo-

In alto: Interno di cella di essiccazione per sigari fermentati. - *In basso:* I sigari riuniti in mazzi e ravvolti in carta « bibula » vengono posti in vastissimi depositi nei quali si compie la cosiddetta « stagionatura ».

I mazzi stagionati vengono spogliati della carta bibula e ravvolti in quella di uso per la vendita.

no demolite ed il trinciato è pronto ad essere messo in pacchi. Soltanto per i *turchi superiori* il condizionamento viene eseguito a mano, essendo pressochè impossibile con altro mezzo disporre i fili del trinciato entro le scatole metalliche; per tutte le altre specie, si ricorre all'ausilio di macchine: con la *Goupil* si fanno i pacchi da mezzo chilogramma, con le *Rose* i pacchettini da 10, 20 e 25 grammi. È quest'ultima una macchina meravigliosa poichè, ad eccezione della pesatura del trinciato, automaticamente fa tutto: stampa e taglia la carta a misura, forma l'involucro, lo sovrappone al trinciato, chiude con la massima precisione il pacchetto, ne incolla i bordi. Ogni pacchettino vien verificato da una bilancia elettrica a mano a mano che esce dalla macchina. Tutto ciò accade con una velocità vertiginosa. Decine e decine di migliaia di pacchetti vengono confezionati al giorno.

La produzione annuale in Italia è di circa kg. 8.500.000.

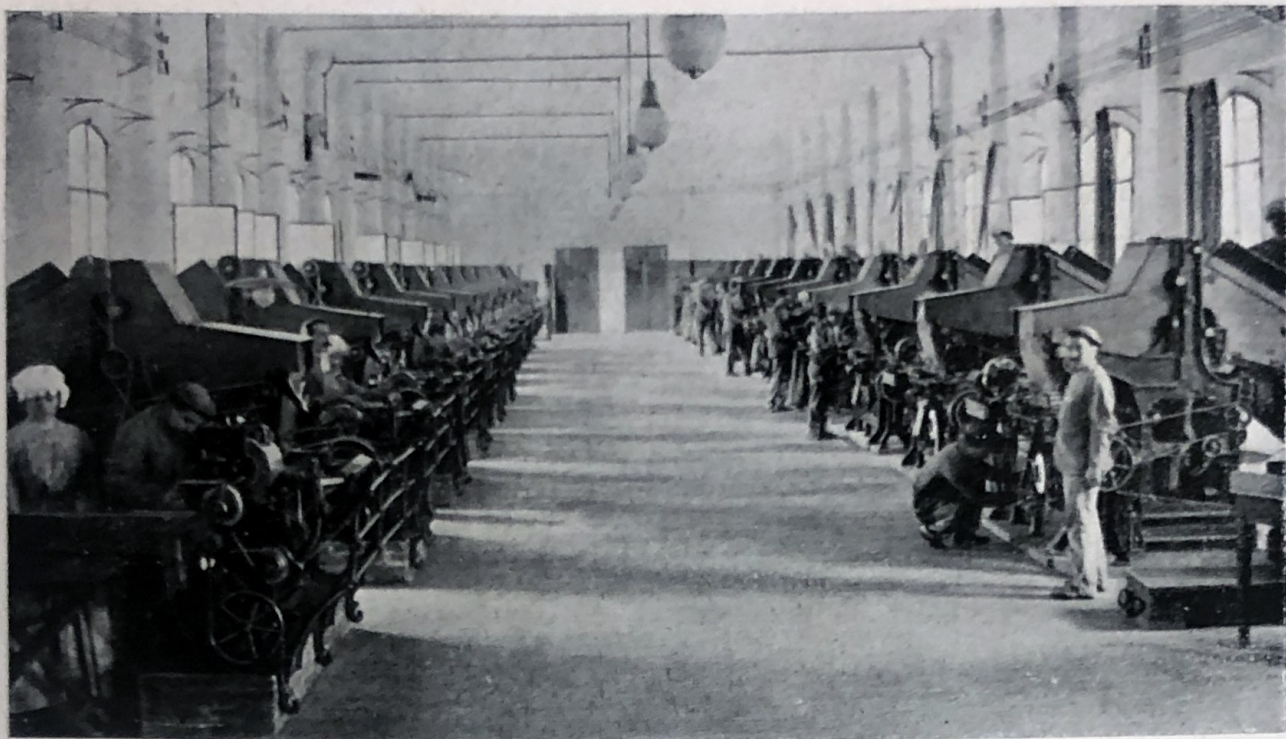
I sigari.

Al quarto riparto si fabbricano i sigari.

Malgrado la spietata concorrenza che ad essi muovono le spagnolette, il posto che questo riparto occupa nell'intera lavorazione dei tabacchi, è pur sempre importantissimo non solo per il numero del personale addettovi e per i differenti processi cui si assoggetta la materia prima, ma anche per la rilevante varietà dei prodotti in esso fabbricati.

Le foglie leggere che entrano a far parte dei sigari di lusso, quali i Regalia Londres, i Trabucos, Medianitos ecc., vengono soltanto semplicemente inumidite; quelle più pesanti invece che vanno a costituire i sigari superiori e comuni, come i sigari alla paglia, foggia svizzera (Cavour), i forti (Napoletani) ed i fermentati (Toscani), richiedono rispettivamente il bagnamento ed il lavaggio, la scostolatura, la fermentazione, la idroiniezione, il prosciugamento: processi da cui dipendono le caratteristiche particolari ai singoli manufatti e dei quali abbiamo già dato nozione.

Fa poi seguito a queste operazioni preliminari, la confezione vera e propria del sigaro, immediatamente preceduta dalla *scostolatura e cernita fogliare,* operazione questa fra le più importanti e per la quale è necessaria alle maestranze una speciale pratica e destrezza. Le scostolatrici, che operano sempre in grandi laboratori, ben arieggiati e meglio illuminati, debbono privare la foglia della nervatura mediana e distinguere di primo acchito i lembi integri, di tessuto fine, elastico e di bel colore, da quelli laceri, grossolani od immaturi: i primi destinati alla *fasciatura* del sigaro vengono passati senza ulteriori manipolazioni alle sigaraie, i secondi invece utilizzati per *ripieno,* o parte interna del sigaro, vengono posti in grandi masse ed ivi lasciate a fermentare.

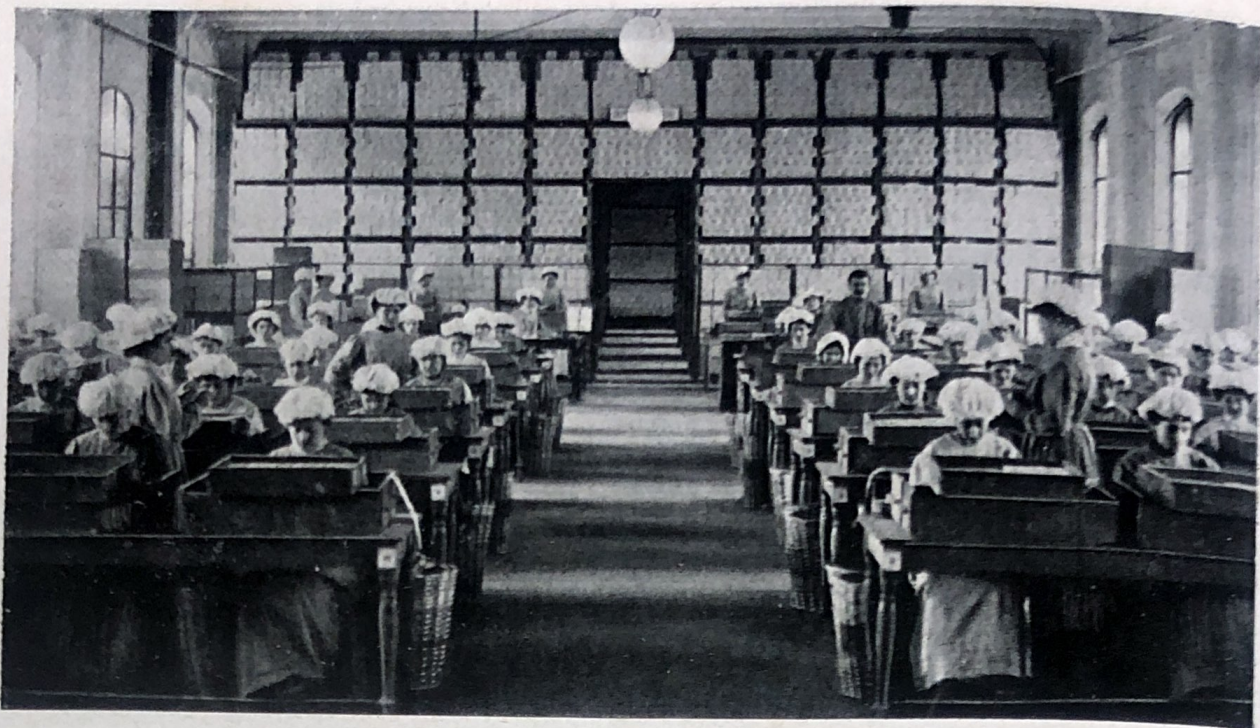
La nervatura mediana, detta altrimenti *costola,* non va perduta perchè, debitamente inumidita, viene laminata mediante speciali laminatoi (Lauhoff) ed allo stato pressochè fogliare viene miscelata ai tabacchi destinati

Laboratorio confezione spagnolette: queste macchine fabbricano cadauna e giornalmente 150.000 spagnolette. La produzione annuale complessiva si aggira sopra la cifra fantastica di 12 miliardi di pezzi!

ai trinciati inferiori. Quando non trovi tale impiego, si macina per gli ozi del naso, oppure se ne estrae nicotina, usata per combattere malattie delle piante e del bestiame.

Per quanti studi e tentativi siano stati fatti per trovare il mezzo di confezionare meccanicamente i sigari comuni, che formano la grande massa, lo scopo non è stato mai raggiunto perchè nessuna macchina, per quanto perfetta, può in questo campo sostituire con vantaggio la mano della sigaraia.

La formazione del sigaro, pur essendo nel suo assieme metodica, varia con il continuo variare della materia prima che l'operaia ha sottomano e colla quale essa deve *costruire* un tipo costante e sempre rispondente alla foggia richiesta. Ed è il ripieno che deve essere di volta in volta cernito, spezzettato e riunito in pugno in un modo piuttosto che in un altro, affinchè la parte interna del sigaro venga ad assumere quella determinata forma e dimensione; ed è la sottofascia che deve ricoprire il ripieno, la quale va adattata e variamente disposta; ed è il taglio della fascia aderente alla tavoletta da lavoro, che deve essere operato ora a trapezio, ora a rombo ed alle volte a nastro; ed è la quantità della colla d'amido occorrente alla fasciatura del sigaro che va giustamente proporzionata; ed è l'applicazione della paglia di alicante, infilata nella fragile cannuccia di segale, la quale deve essere fatta con grande delicatezza; ed è il taglio delle punte del sigaro che deve effettuarsi a quelle determinate misure. Insomma una serie di piccoli atti che lo spirito di osservazione e la continua attenzione della sigaraia coordina e la lunga pratica perfeziona. Nè devesi credere che malgrado tutto ciò, la confezione manuale del comune sigaro proceda lentamente, poichè in media ogni operaia ne fabbrica da settecento ad ottocento al giorno.

La produzione totale giornaliera nelle diverse manifatture, si aggira oggi sopra i 3.800.000 pezzi, dei quali ben 3.200.000 di « toscani ».

Ma se per i sigari comuni il contemporaneo lavoro di formazione del ripieno e fasciatura richiede esclusivamente opera manuale, nella confezione dei sigari a *foggia estera*, la netta divisione di queste due operazioni permette l'impiego di mezzi meccanici. I ripieni predisposti a mano, vengono introdotti in speciali forme di legno, le quali nel precisare esattamente le dimensioni del ripieno, danno ad esso la perfetta e definitiva foggia richiesta dal sigaro. Questo spiega la matematica uguaglianza di aspetto che presentano i sigari di lusso. In un secondo tempo, con il sussido di piani aspiranti, che taglia-

Laboratorio di imbustinamento spagnolette.

no automaticamente le fasce di lembo destro o sinistro, si compie la fasciatura. Tutti i sigari indistintamente vengono poi presi in esame da operaie verificatrici, le quali ne riscontrano le dimensioni e ne constatano il peso, il quale deve essere sempre compreso entro limiti prescritti.

Alla formazione del sigaro fa seguito il cosiddetto *perfezionamento* dei prodotti comprendente i laboratori di *essiccazione e stagionatura* nonchè il *condizionamento*.

I sigari a foggia estera contenuti in piccole cassette prosciugano in pochi giorni all'aria libera, tutti gli altri posti in telai, vengono introdotti entro capaci essiccatoi: legati in mazzi avvolti in carta bibula i sigari alla paglia, allo stato sciolto i *Cavour*, i *napoletani*, i *toscani*. Dopo una giacenza, che varia da pochi giorni ad una decade a seconda dei tipi, e durante la quale l'umidità dei sigari viene fortemente ridotta, si ritirano i telai e si esegue una prima cernita; i sigari difettosi vengono eliminati, i buoni contati e riuniti in mazzi di 25, e avvolti due a due in carta assorbente, posti di nuovo su telai passano a dei depositi ove restano per lunghi mesi a stagionare. La produzione in Italia è in continuo aumento, oggi si fabbricano annualmente kg. 8.500.000, pari a 1 miliardo e 700.000 pezzi!

Le spagnolette.

Ed eccoci finalmente alla fabbricazione della « spagnoletta » che oggi domina qualsiasi altro prodotto del Monopolio.

Il consumo che nel 1891 era limitato a poche specie eseguite interamente a mano, è andato di anno in anno aumentando e, mercè la introduzione della lavorazione meccanica, la esigua produzione di un tempo di 50.000 chili all'anno è salita a quella odierna di circa 12.000.000 di chili. Cifra veramente fantastica e che da sola vale a dimostrare lo sforzo immane sostenuto dallo Stato per fronteggiare il crescente consumo.

Le operazioni preparatorie per fabbricare le spagnolette sono analoghe a quelle in uso per i trinciati: le foglie orientali e quelle indigene di seme levante e seme nostrale che nelle varie specie ed a norma di ricettari entrano nelle diverse miscele, si inumidiscono o si bagnano a seconda i casi con acqua pura o con acqua salata, poi dopo averle poste in piccole massette vengono trinciate. I prodotti ai quali viene impartita una eccessiva umettazione, vanno sottoposti al prosciugamento a mezzo del ricordato torrefattore Adt. I trinciati raccolti in casse, sono tenuti in deposito per qualche giorno prima di passarli al laboratorio ove si confezionano le spagnolette, con macchine che ne producono

400 al minuto, macchine di produzione nazionale, costituite da una tramoggia automatica per la alimentazione e cardatura del trinciato, da un dispositivo per la formazione del cosiddetto *baco* a cui è annessa una minuscola stamperia per timbratura della carta ed infine un apparecchio munito di coltelli circolari per il taglio a misura delle spagnolette.

Estrazione dei sughi di tabacco: una « batteria di diffusori ».

Di grande interesse è la chiusura della carta velina che avvolge il trinciato, mentre un tempo tale chiusura era fatta con colla d'amido, oggi, per maggior rispetto all'igiene, viene effettuata meccanicamente per la sola pressione della piegatura dei lembi.

Malgrado l'industria nazionale abbia oggi saputo creare qualità superiori alle migliori e più igieniche carte veline straniere, purtuttavia le bobine non passano in lavorazione se non dopo essere state collaudate da competente laboratorio chimico annesso alle manifatture. Non tutte le spagnolette però vengono fabbricate con macchine che contemporaneamente formino il baco e lo taglino alle lunghezze stabilite, perchè per certi tipi, quali ad esempio le spagnolette con bocchino, si preferisce la formazione preventiva del tubetto di carta velina ed il successivo riempimento con tabacco.

Ma per quanto grande sia l'attenzione che le maestranze addette alle macchine « confezionatrici » pongono nell'esercizio delle loro occupazioni, non è possibile evitare in capo al giorno qualche chilogrammo di spagnolette di scarto. Il tabacco non va però perduto, poichè altre macchine tagliano la carta velina del baco o della spagnoletta mal riuscita o comunque difettosa, separano automaticamente la carta dal tabacco, il quale viene, previa crivellatura automatica, nuovamente immesso nelle tramogge delle confezionatrici e miscelato al trinciato.

Le spagnolette, sommariamente cernite dall'operaia addetta al raccoglitore delle macchine, vengono distese su appositi telarini che ne contengono circa cinque mila, indi trasportate al *deposito spagnolette sciolte*, ove rimangono, a seconda delle esigenze della lavorazione, da due ad otto giorni. Dopo di che le spagnolette passano al laboratorio di *condizionamento* nel quale vengono introdotte nelle ben note bustine da 10 e da 50 pezzi e per i tipi superiori entro scatole da 20; operazioni queste eseguite a mano.

Anche alla formazione della bustina ha provveduto l' industria nazionale con una genialissima macchina (Staderini) la quale, con movimento semplice e continuo, provvede alla formazione ed incollatura a caldo dell'involucro. La produzione di queste macchine è veramente prodigiosa poichè in sette ore di lavoro ognuna di esse produce bustine per oltre 400.000 spagnolette!

Infine le scatole e le bustine, riunite in pacchi da 500 o 1000 pezzi entro involucri di carta muniti di etichette diverse a secon-

Sala di maternità: dormitori.

da delle diverse qualità, vanno accatastate su appositi scaffali, entro ambienti mantenuti ad un grado di calore e di umidità costante ed ivi rimangono pochi giorni in attesa di esser poste entro casse e spedite ai competenti magazzini per la distribuzione alle rivendite.

I sughi.

Nel sesto riparto, « cenerentola » della lavorazione dei tabacchi, si cura l'estrazione dei sali di nicotina dagli avanzi inutilizzabili nelle lavorazioni. A tale scopo si usano i cosiddetti *diffusori*. Le acque contenenti in soluzione le sostanze del tabacco e quelle che si ottengono dai « lavaggi » delle foglie per sigari, vengono concentrate a vuoto in apparecchi speciali fino a portarle alla densità di 42° Beaumé.

I succhi od estratto di tabacco non trovano nel monopolio italiano che un limitatissimo impiego: servono soltanto, disciolti nell'acqua, a migliorare rapati, trinciati, sigari inferiori. Essi invece acquistano un grande valore commerciale presso quei paesi nei quali è largamente diffuso l'uso di masticare il tabacco e poichè questa abitudine voluttuaria è pressochè da noi sconosciuta, così il Monopolio li ha valorizzati sfruttando la loro azione antisettica. Condizionati entro apposite latte, da uno o più chili, vengono venduti in Italia e più ancora all'estero, per gli usi dell'agricoltura e per combattere i parassiti del bestiame bovino.

Non si può però degnamente apprezzare la vastità dei concetti del Monopolio italiano in questo speciale ramo industriale, se non quando si è a conoscenza delle opere di assistenza al personale operaio. Anzitutto, sia esso maschile che femminile, riveste una unica divisa data gratuitamente; per le donne poi è obbligatoria la cuffia che protegge il capo dalla polvere ed il fumatore da qualche spiacevole sorpresa. Inoltre da lungo tempo è estesa l'applicazione della forza motrice ai trasporti più faticosi.

L'orario di lavoro effettivo si riduce a 8 ore al giorno, interrotto da un'ora di colazione, consumata entro le manifatture, in ampi e ben arieggiati refettori. Ed affinchè gli operai abbiano il cibo caldo, ogni edificio è provvisto di cucine economiche gestite dagli stessi operai. Anche nei capaci spogliatoi, luce ed aria in abbondanza, così pure nei luoghi di decenza. Ovunque, semplicità, ordine, pulizia.

Presso tutti gli stabilimenti trovansi pure stanze di infermeria, corredate di antisettici, medicinali ed articoli di pronto soccorso per casi di improvviso malore o di lesione. Un medico, stipendiato dallo Stato, ogni giorno si reca nello stabilimento pei provvedimenti sanitari, le cure d'urgenza e le prescrizioni agli operai d'ambo i sessi eventualmente indisposti. Ed affinchè le operaie madri abbiano a lavorare serene, sono pure istituite sale di maternità, nelle quali al mattino personale apposito prende dalle braccia delle mamme il piccolo bimbo, che non solo vi riposa e vien nutrito ma impara anche a muovere i suoi primi passi.

Nè tutto ciò bastasse, pei bisogni dell'intelletto, nelle manifatture esistono pure piccole biblioteche circolanti.

Così trionfa il lavoro e con esso una delle industrie che fan, per quanto mal conosciuta ed il più delle volte denigrata, onore allo Stato italiano.

MARIO DE LUCCA.

Un Convegno Ciclistico Nazionale a Milano (7 giugno 1925)

La « Commissione Sportiva Industria Gomma », che ha cessato di esistere per quanto riguarda la sua ragione industriale, non ha interrotto la vigile attività nel campo sportivo, che ne ha caratterizzato l'esistenza.

Essa ha preso, d'accordo col Touring, che ha concesso alla manifestazione il proprio patronato, una iniziativa che certamente sarà accolta con la più viva simpatia da tutti i nostri Soci ciclisti. Vi sono ancora dei veterani dei Convegni Ciclistici del Touring capaci di inforcare una bicicletta per partecipare con onore alla manifestazione indetta per il 7 giugno; vi sono poi numerosissime schiere di giovani che non si lasceranno certo sfuggire l'occasione per poter mostrare quanti siano in Italia gli amanti dello sport ciclistico.

Diamo qui il Regolamento della manifestazione ed invitiamo i Soci ad iscriversi numerosi, spronando le Società Sportive locali perchè partecipino compatte ed ordinate.

REGOLAMENTO DEL CONVEGNO

La « Commissione Sportiva Industria Gomma » e la « Società Unione Ciclo Auto Moto » (U.C.A.M.) di Milano, con l'alto patronato del Touring Club Italiano, organizzano un Convegno Ciclistico Nazionale, in occasione dell'arrivo a Milano del Giro d'Italia del 7 giugno 1925.

Al Convegno possono iscriversi tutte le Società regolarmente costituite con l'obbligo che i partecipanti dovranno arrivare in bicicletta direttamente dalla Sede Sociale.

Le iscrizioni, accompagnate dalla tassa di L. 5 dovranno essere inviate alla Sede del Touring Club Italiano, in Corso Italia 10, oppure alla Sede dell'UCAM in corso P. Nuova 40, Milano.

Ogni Società che intende iscriversi deve comunicare il nome del Capo Squadra e dell'eventuale Vice-Capo, nonchè nome e cognome di tutti i partecipanti entro il giorno 5 giugno 1925.

Le squadre partecipanti affluiranno nelle prime ore del mattino del 7 giugno.

Ad ogni barriera un Commissario riceverà i convenuti e ne controllerà il numero che sarà il solo valido agli effetti della classifica.

Le squadre raggiungeranno il Parco ove saranno riunite non oltre le ore 10 per partecipare alla sfilata al Parco stesso che avverrà alle ore 11.

Nel pomeriggio si presenzierà all'arrivo del Giro d'Italia in pista e si passerà alla distribuzione dei premi che sono i seguenti:

Ricco gonfalone alla squadra più numerosa.
Ricco gonfalone alla squadra proveniente più da lontano.
Ricco gonfalone alla squadra più ordinata e nella migliore tenuta sportiva.
Ad ogni partecipante sarà distribuito un artistico distintivo d'argento smaltato a ricordo del Convegno.
Medaglia d'oro del Touring alla Squadra composta del maggior numero di Soci del Touring.
Altri numerosi premi verranno offerti dagli stessi e da altri Enti.

La giuria aggiudicatrice dei premi sarà composta dai signori: gr. cord. Luigi Vittorio Bertarelli, Presidente del Touring Club Italiano; comm. Geo Davidson, Presidente dell'Unione Velocipedistica Italiana; cav. uff. Giuseppe Vigorelli, Presidente della C.S.I.G.; cav. uff. Leonardo Acquati.

Una buona notizia: Il IV Grande Campeggio del Touring

Anche quest'anno la vasta città di tende del Touring sorgerà nell'afosa estate in un suggestivo ambiente d'alta montagna. La località prescelta è ai piedi del Nuvolau, sopra Selva di Cadore, all'altitudine di 1800 metri circa, in una regione di grande interesse turistico, alpinistico e patriottico pei ricordi di guerra ad essa legati.

Tutti sanno di che tipo siano i campeggi del Touring: grandi tende, capaci di dieci lettini ciascuna, alte più di 2 metri, con doppia parete, pavimento di legno. Sui lettini, dei materassi di lana e due coperte di lana... Insomma molte e molte di quelle comodità che anche in alta montagna non appaiono disprezzabili. E la organizzazione dei servizi di cucina, di trasporto, delle escursioni, dei divertimenti ha ogni nostra cura. Per informazioni rivolgersi ai nostri... clienti, a coloro cioè che frequentarono i campeggi di Val Contrin, di By e di Postumia.

Il programma del IV Campeggio si sta delineando. Ne informeremo nel prossimo numero. Intanto i Soci ne prendano nota e spargano la buona novella. Chi vuol avere inviato il programma appena verrà pubblicato (bando alle impazienze, però!) si prenoti mandando biglietto da visita o cartolina con la sigla: p. P. C.

335.000 lire pel Villaggio Alpino.

L'azione iniziata, su proposta del Presidente della Commissione Amministratrice del Villaggio Alpino del Touring, comm. Marco De Marchi, allo scopo di creare con le quote dei Soci Patroni una base finanziaria tale da assicurare la gestione annuale del Villaggio, senza dover ricorrere continuamente alla generosità di tanti cortesi benefattori, ha avuto un successo superiore ad ogni aspettativa.

Fu da un lato la serietà dell'istituzione che non può non ispirare fiducia e sincera ammirazione in chi la conosca, e fu d'altronde la bontà dell'idea in se stessa che fecero trionfare l'iniziativa.

Un paio di cifre spiegano più di lunghi discorsi: sul finire del 1924 erano state sottoscritte e versate N. 36 quote da L. 5000 per la somma di L. 180.000.

Ai primi di aprile si erano ormai aggiunte ben altre 31 quote, di maniera che il capitale era salito a 335.000 lire. Circa un terzo della somma che sarà necessaria per la gestione del Villaggio nella sua attuale formazione. Notiamo, per esprimere loro la nostra più viva riconoscenza, i nomi degli oblatori:

Acciaierie e Ferrerie Lombarde: Istituzione « Giuseppina Goisis Buonamici », Milano, N. 12 quote per	L. 60.000
Calzaturificio Polli, Milano, N. 7 quote per	» 35.000
Banca Commerciale Italiana, Milano, N. 5 quote per	» 25.000
Grioni cav. uff. Umberto, Milano, N. 2 quote per	» 10.000
Queirazza comm. Francesco, Milano, N. 1 quota per	» 5.000
Fontana Roux Dora, in memoria del padre cav. Pietro, Milano, N. 1 quota per	» 5.000
Dora, Anna, Ruth, Erica Höchel, in memoria del nonno cav. Pietro Fontana Roux, Milano, N. 1 quota per	» 5.000
Comoni Ghezzi Iginio, in memoria di Ermellina Ghezzi ved. Comoni e di Luigi Comoni ved. Gadola, N. 1 quota per . . .	» 5.000
Bertuletti Bruna e Guido, Milano	» 5.000
	L. 155.000

Benchè si sia provvisto a diffondere largamente il riuscitissimo volumetto intitolato *Un asilo di carità e di letizia* che illustra minutamente il Villaggio Alpino, questo è ancora troppo poco conosciuto tra i Soci. Infatti non ci è ancora occorso di vedere un visitatore che non fosse rimasto commosso dalla bellezza del luogo e dalla santità dell'opera che vi si svolge e che non avesse sentito l'impulso di aiutare comunque tale opera e contribuire sia pure modestamente; abbiamo visto delle povere donne che consegnavano alla Direttrice una lira accompagnandola con parole di benedizione, e abbiamo visto dei ricchi signori che versavano migliaia e migliaia di lire. Diciamo che il Villaggio è poco conosciuto: perchè, se tutti o la maggior parte dei Soci lo conoscessero, il milione che occorrerà per assicurargli la vita sarebbe raggiunto e sorpassato.

Come è noto, la quota di Socio Patrono in L. 5000 dà diritto di prescegliere ogni anno un fanciullo che sia povero e gracile e bisognoso di cura climatica, perchè sia accolto per un mese al Villaggio sulle amene e salubri pendici del Monte Piambello in Valganna.

Nulla di più gentile che legare il nome di una persona cara ad un'opera di carità in favore dell'infanzia sofferente, come hanno fatto già parecchie persone versando delle quote in memoria di amati estinti: la pietà verso i nostri morti è unita alla pietà per i piccoli, cui un mese di vita al sole dei monti può esser non solo fonte di salute, ma mezzo di salvezza.

Notevole il passo fatto dalle Acciaierie e Ferrerie Lombarde e dal Calzaturificio Polli che, col versamento delle loro quote, hanno voluto acquistare il diritto di premiare i loro operai specialmente meritevoli coll'offrire un mese di gioia e di ricostituzione ai loro figlioli.

Esempi che certamente saranno imitati. E la Commissione Amministratrice spera che molti vorranno procurarsi l'intima gioia di beneficare il prossimo in una forma così simpatica e gentile.

Il Touring e la Scuola di Guerra.

Il nostro Presidente L. V. Bertarelli tenne nello scorso mese di febbraio una conferenza al Gabinetto di Cultura della Scuola di Guerra sul tema: « Un esempio di collaborazione civile ad una istituzione militare ». Si trattava di illustrare l'opera compiuta dal Touring in aiuto dell'Istituto Geografico Militare per

la cartografia d'Italia. S. A. R. il Duca di Pistoia, un gran numero di generali, molti Soci del Touring, ascoltarono la conferenza che era illustrata da una cinquantina di interessanti e curiose diapositive.

L'opera compiuta dal Touring nel campo geografico a partire dai primi profili stradali, che furono apprezzati e subito adottati dalle autorità militari per le proprie pubblicazioni; le varie carte distribuite ai Soci fino a quel 250.000 che costituì il primo grande strumento di diffusione della cartografia in Italia e che, sia per la parte toponomastica come per quella della revisione di moltissimi altri dati di interesse geografico, diede luogo ad una amplissima collaborazione fra il nostro Sodalizio e l'Istituto Geografico Militare. Ma la serie delle attività geografiche non si arresta; e fra le più recenti sono da ricordarsi il rilevamento sterofotogrammetrico del gruppo delle Grigne, gli impianti cartografici per le Guide, la Carta aeronautica, il poderoso lavoro in corso per la redazione del Grande Atlante Internazionale. L'esposizione di questa attività, vivacemente illustrata, meravigliò per la sua insospettata imponenza l'eletto uditorio.

A seguito della conferenza la Direzione della Scuola di guerra consegnò al nostro Presidente, cav. di gr. croce L. V. Bertarelli, una artistica medaglia d'oro.

Una bella iniziativa del Comune di Milano.

Già demmo notizia dell'appoggio concesso dal Comune alla iniziativa presa dall'Associazione « Per la Scuola » per i viaggi-premio ai migliori alunni licenziati dalle Scuole serali superiori del Comune. Ora dobbiamo segnalare un altro ottimo provvedimento del genere, dovuto questa volta all'Assessore per la istruzione primaria gr. uff. Stefano Conio. Ben 108 scolari del corso popolare dovevano essere premiati ed egli pensò che una simpatica forma di premio avrebbe potuto essere la iscrizione di questi giovanetti al nostro Sodalizio. La consegna delle tessere e delle pubblicazioni loro spettanti avrà luogo in forma solenne. Da parte sua il Touring assegnò all'Assessore la medaglia d'oro che gli spettava avendo presentato un gruppo di più che 100 nuovi Soci.

Segnaliamo l'iniziativa perchè ci sembra suscettibile d'essere largamente imitata.

Concorso Brioschi.

Riceviamo quasi giornalmente delle richieste da parte di persone incaricate a loro volta dai partecipanti al *Concorso Brioschi per un Manuale pratico di educazione della volontà*, allo scopo di saperne l'esito.

Dobbiamo pregare gli egregi concorrenti di frenare la loro impazienza, come del resto essi stessi consigliano negli esercizi per l'educazione della volontà. Considerino infatti che si tratta di esaminare ben 177 lavori che, alla media di 70 pagine ciascuno, dànno 12390 pagine. La Commissione esaminatrice se ne occupa assiduamente, per quanto lo consentono gli altri impegni dei singoli Commissari. A suo tempo, cioè fra alcuni mesi, *Le Vie d'Italia* daranno conto del risultato.

Un bel dono alle Scuole.

Un Socio nostro — che vuol serbare l'incognito — ha compiuto un bel gesto, che merita d'essere qui segnalato. Egli ha voluto dotare ciascuna delle aule scolastiche (di scuole primarie e secondarie, pubbliche e private) della cittadina in cui vive di una Carta d'Italia, giacchè, incredibile a dirsi, in molte aule non v'era alcun segno che ricordasse la Patria o v'erano vecchie carte con i confini del... 1870. Le aule erano però novantotto e la generosità del nostro Socio si trovava ad urtare contro una spesa che gli sembrava dovesse sorpassare i limiti della propria disponibilità finanziaria. Chiese consiglio ad un nostro Console, che gli fece presente l'esistenza di una Carta d'Italia del Touring del formato cm. 87 x 105, stampata su sei colori, con l'indicazione del nuovo Confine, alla scala di 1 a 1.250.000 del costo di sole L. 5.

Il Socio non voleva credere che con cinque lire si potesse avere tanta grazia di Dio; fece però arrivare un foglio e dovette constatare che il Console aveva ragione. Quella carta era bellissima e adatta come nessun'altra allo scopo. Commissionò subito le 98 carte occorrenti alle scuole e spese sole L. 490 più poche lire per la spedizione a mezzo ferrovia.

Qui qualche lettore chiederà: e della carta che s'era fatto arrivare in precedenza che cosa ne fece quel Socio? Vi possiamo rispondere che egli la tenne per sè, ad ornamento delle pareti del suo studio.

Morale di questa veridica istoria: Con piccola spesa tutti possono farsi benemeriti della cultura ed al tempo stesso compiere un gesto di profondo patriottismo. Regalino alle scuole del proprio paese, della propria borgata, o del proprio rione tante copie della *Carta dei nuovi Confini del Touring*, quante sono le aule scolastiche.

Chiediamo una collaborazione per "La Sorgente".

La nostra rivista *La Sorgente*, dedicata ai giovani dai 10 ai 15 anni, ha iniziato, come è noto, col principio dell'anno una nuova serie. Da mensile divenne quindicinale e si arricchì di nuove interessanti rubriche (1).

Assai interessò i giovani lettori una specie di romanzetto autobiografico dovuto ad Ulderico Tegani, che si cominciò a pubblicare a partire dal fascicolo del 15 febbraio. L'Autore, narrando episodi della sua vita di ragazzo e di giovanetto, fa girare il lettore di qua e di là per l'Italia, interessandolo agli

(1) Essendosi esauriti i fascicoli di gennaio e febbraio l'abbon. da marzo a dicembre importa L. 8,50 (Est. 12,50).

usi, ai costumi, alle industrie, all'aspetto esterno delle varie località italiane. Noi vorremmo che qualcosa di simile si potesse fare anche per il mondo della natura. Ecco perchè abbiamo pensato di invitare ad una collaborazione del genere quelli fra i nostri lettori che conoscono bene le scienze naturali e sanno scrivere garbatamente, in modo da interessare i giovani. Lo scritto dovrebbe, attraverso la descrizione di un viaggio o ricorrendo a qualsiasi altro simile artificio (*Le avventure d'un naturalista; Il turismo di un entomologo e della sua famiglia; Come Gigetto passò alla seconda sessione gli esami di Scienze naturali, ecc. ecc.*), essere capace di tener desta l'attenzione ed incuriosire il giovane lettore, far conoscere particolarità meno note della vita fisica del nostro paese, o del mondo animale e vegetale che è ad esso caratteristico.

In questo racconto o romanzetto la parte naturalistica dovrebbe essere intimamente connessa coll'elemento descrittivo e colla trama del racconto, sì che non si avvertano le solite soluzioni di continuità che caratterizzano tanta parte della nostra letteratura istruttiva per i ragazzi. Dovrebbe fornir materia per otto o dieci articoli di otto pagine circa (illustrazioni comprese) de *La Sorgente*. Il lavoro verrebbe equamente ricompensato e, dopo pubblicato nella *Sorgente,* all'Autore ne resterebbe la proprietà letteraria.

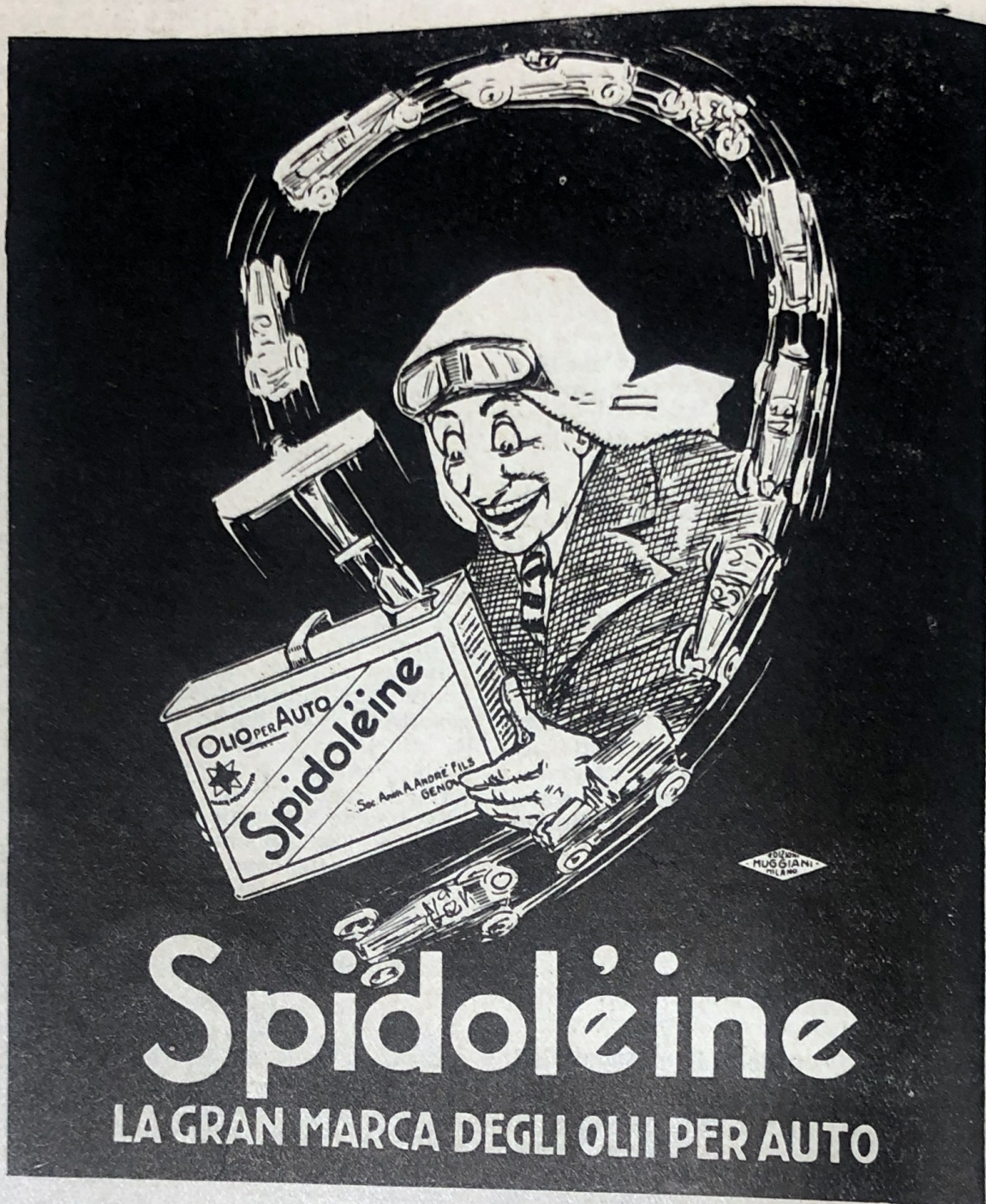
Poichè non desideriamo far lavorare senza scopo gli aspiranti collaboratori, preghiamo quanti possono avere interesse a ciò di volerci trasmettere un sommario del lavoro ed un saggio del primo capitolo. Tutto ciò entro il 10 giugno. Noi sceglieremo poi la persona cui affidare il lavoro.

Naturalmente la Direzione de *La Sorgente* è a disposizione degli interessati per tutti i chiarimenti che fossero ritenuti necessari.

Il re dei propagandisti.

Tutti i Soci del Touring sanno che il *recordman* dei propagandisti del Touring è Andrea Vassura, già nostro Console a Faenza ed ora a Forlì. Egli fu il vincitore del 1° concorso Vitalizi, vinse moralmente (se non materialmente, per le ragioni a suo tempo esposte) il 2° concorso Vitalizi e procede impavido nel reclutare Soci d'ogni categoria, ma soprattutto i vitalizi, tanto importanti per assicurare più agile e sicuro funzionamento al nostro Sodalizio.

Egli ha raccolto nei primi tre mesi dell'anno ben 80 Vitalizi. Dove arriverà prima che l'anno finisca? Forlì non è una grande capitale, ed egli vi è giunto da pochi mesi; ma non si dà per vinto. Nell'ultimo elenco di Soci inviatoci vi è un Vescovo, vi son dei Monsignori, dei militari, degli uomini illustri e degli sconosciuti. L'azione della sua propaganda è inesauribile. Ne sia prova il manifestino volante da lui distribuito — a proprie spese — in migliaia di copie e che a piè di pagina riproduciamo in fac-simile ridotto.

Le Tre Venezie.

La nuova edizione della *Guida delle Tre Venezie,* come è detto nella Relazione a pagina 472 è in corso di stampa. Il lavoro non sarà breve, giacchè la veste è accresciuta, con essa la cartografia, i volumi di due divennero tre, insomma invece di rifare una Guida si finì per farne una nuova. Entro giugno contiamo però di poterla mettere in vendita ai Soci, anche perchè nella seconda quindicina di quel mese quattrocento Soci del Touring percorreranno in lungo e in largo la regione delle Tre Venezie durante l'Escursione Nazionale ai Campi di Battaglia (vedi pag. 485). Abbiano dunque pazienza tutti coloro che attendono la Guida: e quelli che posseggono la prima edizione distribuita ai Soci del 1920-21 si preparino ad acquistare la nuova edizione, giacchè si tratta di un lavoro completamente rinnovato.

I crucci della villeggiatura.

Non si allarmino gli albergatori! Non intendiamo parlare dei loro conti che, a volte, per il troppo pepe con cui sono conditi, disturbano la... digestione dei poveri villeggianti. Intendiamo invece alludere ad un affanno che preventivamente assale coloro che debbono scegliersi la villeggiatura: dove rivolgere le proprie preferenze? Dove trovare un buon elenco di alberghi, di località tranquille o chiassose (a seconda dei **gusti!**), centri di interesse turistico, di cura, ecc. ecc.? Certo nessuno vi può porgere miglior aiuto, in tal caso, d'una *Guida del Touring.* Vi son due volumi soprattutto che vi consigliamo, cioè quelli

Per farsi Soci del **Touring Club Italiano,** non è necessario essere ciclisti, motociclisti, automobilisti ecc. Il Touring è semplicemente una Grandiosa Famiglia di Italiani, d'ambo i sessi, età e ceto, riuniti per apprendere e facilitare in più guise la suggestiva, contingente, doverosa conoscenza e cultura **storico geografica** della **Patria** nostra, l'**Italia.**

L'obbligo morale quindi di far parte di questa Italianissima Famiglia, — che supera ora tutti i **Touring Esteri** — è di una evidenza incontrovertibile, simpaticamente pratica e vieppiù **utile** e **necessaria.**

FAC-SIMILE DEL MANIFESTO DIFFUSO DAL NOSTRO CONSOLE DI FORLÌ, ANDREA VASSURA.

che illustrano tre grandi regioni ricche di luoghi ameni sparsi a tutte le altezze, in riva ai laghi come alle falde dei monti nevosi: *Piemonte, Lombardia e Canton Ticino*.

Questi due volumi complessivamente comprendono 1056 pagine, 55 carte e piante, eppure non costano, per i Soci del Touring, che L. 22.

Le potete acquistare in tutti gli uffici del Touring e dell'*Enit* sparsi per ogni dove in Italia ed all'Estero; oppure li potrete richiedere per posta inviando in più L. 4 (Estero L. 5) per la spedizione raccomandata.

Cauzionamento dei trittici con assicurazione presso le "Assic. Gen. di Venezia".

A seguito degli elenchi pubblicati a pag. 193 e 307 dei fascicoli de *Le Vie d'Italia* rispettivamente di febbraio e di marzo 1925.

Nuovi indirizzi di Agenzie autorizzate:

Albenga, piazza San Domenico. - *Mirandola*, piazza Montanara (Palazzo Monte di Pietà. - *Pesaro*, via Roma 14, 1° piano. - *Savona*, via Paleocapa 20. - *Sondrio*, via Carini 4.

Nuove tasse di circolazioni in Francia.

Con una legge del 31 marzo 1925 è stato modificato il regime delle tasse dovute dagli automobilisti che entrano in Francia e sono stati aboliti i «laissez-passer» che venivano rilasciati per periodi di 48 ore, di un mese e di due mesi. Gli automobilisti stranieri, al loro primo ingresso in Francia, potranno avere dalla dogana un permesso valevole per il numero di giorni che ad essi piacerà di fissare, purchè non sia superiore a sessanta giorni. Il prezzo del permesso sarà di due franchi e mezzo per giorno, oltre il bollo.

Quando gli automobilisti stranieri volessero prolungare la loro permanenza in Francia dopo il giorno indicato sul permesso ottenuto all'entrata, potranno chiedere agli uffici delle contribuzioni indirette dei permessi di circolazione, i quali però non dovranno andare oltre l'ultimo giorno del trimestre solare in corso. Questi permessi supplementari verranno pagati in ragione di venti centesimi per HP e per giorno. All'inizio del nuovo trimestre, gli automobilisti esteri dovranno sottostare alle regole stabilite per quelli nazionali e provvedersi di un permesso di circolazione trimestrale.

Primo esempio. — Un automobilista entrato in Francia il 10 aprile, dopo di aver avuto un permesso di 10 giorni (valevole fino al 19 incluso, al prezzo di 25 franchi, oltre il bollo) vuol prolungare la sua permanenza fino al 26 aprile incluso. Per essere in regola egli dovrà presentarsi il 20 mattina all'ufficio delle imposte indirette e farsi dare un permesso di circolazione per sette giorni. Supponendo che la vettura sia di 15 HP, egli dovrà pagare 21 franchi, oltre il bollo (15 HP×0,20=3 frs.×7=21 frs.).

Secondo esempio. — Un automobilista entra in Francia il 20 aprile con un permesso di 50 giorni, pagato 125 frs. oltre il bollo e valevole fino a tutto il giorno 8 giugno. Successivamente deve ritardare l'uscita fino al 10 luglio. Dal mattino del 9 giugno egli dovrà procurarsi un permesso supplementare fino al 30 giugno incluso, ossia per 22 giorni, che gli costerà, supponendo sempre la potenza di 15 HP, 66 franchi oltre il bollo. Col 1° luglio egli dovrà farsi dare un permesso di circolazione trimestrale.

Nuovi Uffici succursali.

A Praga l'ENIT ha aperto un ufficio del proprio Consorzio di Uffici Viaggi e Turismo, che funziona pure come Ufficio succursale del Touring. L'indirizzo è il seguente: CESTOVNI A DOPRANVI: KAUCELAR ENIT U ČEDOKA. 14 Hibernska ul., Praga II.

Altro ufficio è stato aperto nella capitale rumena: BUREAU DE VOYAGES ET TOURISME DE L'ENIT: 143, Calea Grivitei, Bucarest.

L'ufficio della NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA di Bellagio funziona pure come ufficio succursale del Touring.

L'indirizzo dell'Ufficio Consolare di Napoli, retto dal benemerito sig. Oreste Comolli, è il seguente: via S. Lucia, 78-80 (Pisa Brother's Travel Bureau). Vi si possono acquistare tutte le pubblicazioni del Touring, compiere rinnovi e nuove associazioni, come pure ottenere informazioni turistiche per corrispondenza.

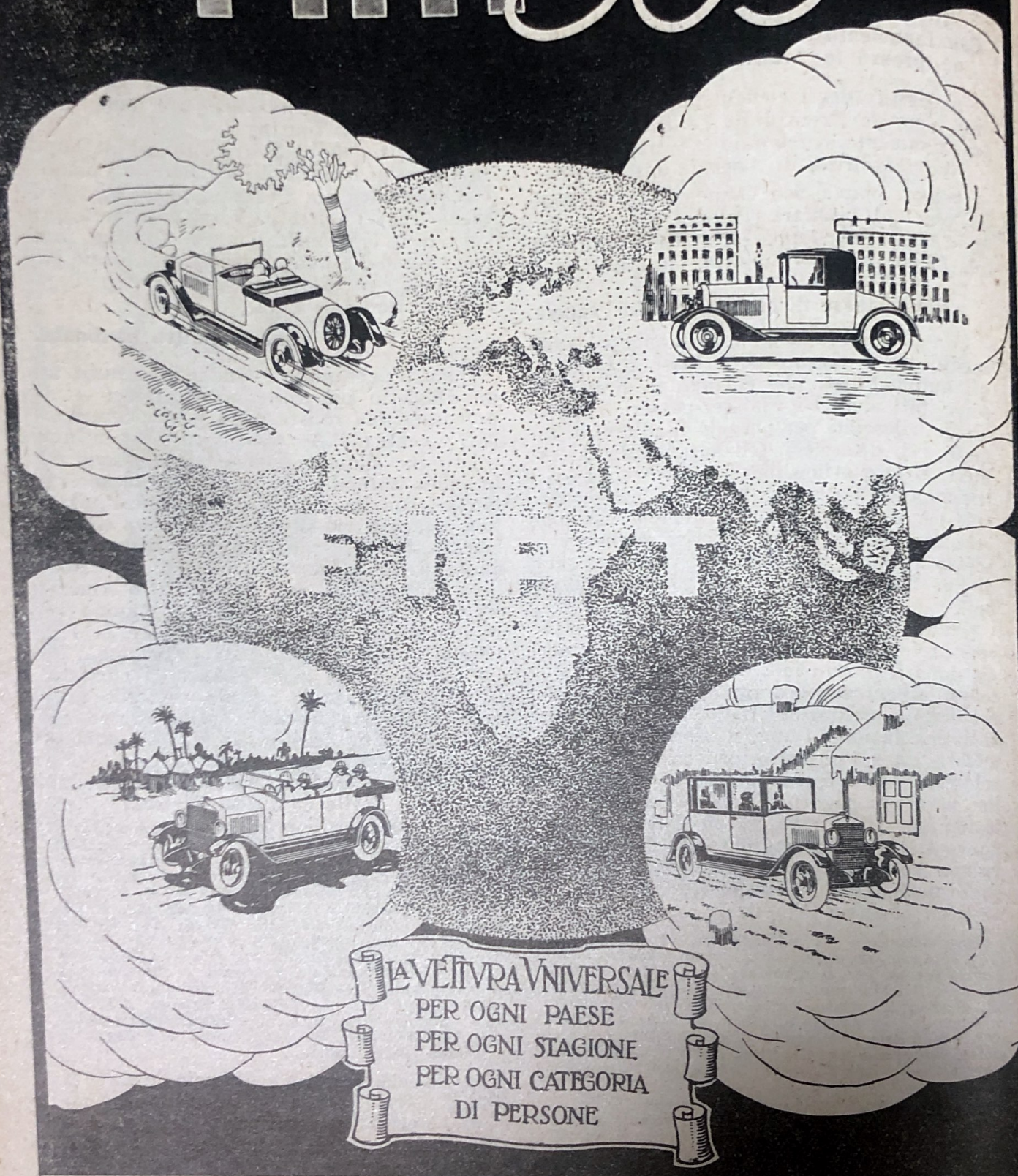
Una iniziativa fortunata.

Quando pensammo — andando incontro ad un desiderio più volte manifestatoci — di preparare una rivista per i nostri connazionali viventi nell'America Latina e per tutti coloro che a quelle terre si interessano od in quelle terre alla Nazione nostra recano interesse, non imaginavamo certo che l'iniziativa potesse avere sì grande successo. Gli abbonamenti nella speciale forma triennale comulativi con la quota sociale (L. 150) fioccano dai paesi del Sud e del Centro America; ma anche dall'Italia ci pervengono in numero notevolissimo abbonamenti a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*. La quota è, per i Soci, di L. 30 ed è da tutti ritenuta assai modica, specie avendo riguardo alla mole di ciascun fascicolo, all'interesse ed alla originalità degli articoli, alla abbondanza e bellezza delle illustrazioni.

Per gli increduli ecco qui il sommario del fascicolo di aprile di quella Rivista:

Per un ricordo ai pionieri italiani nel Panamà, *Aar Augusto Micheli*. — Italia e America Latina. — La Baia di Rio de Janeiro, *Bruno Zuculin*. — La Guiana Britannica, *Gino de' Passera*. — Tra Buenos Aires e Mar del Plata. — Cuernavaca (Il nido dell'Aquila), *G. V. Callegari*. — La civiltà degli indigeni della Columbia, *K. Th. Preuss*. — I diamanti del Matto Grosso, *Albisetti don Cesare*. — Trieste monumentale, *Bruno Zuculin*. — Vagabondaggi veneziani, *Cesco Tomaselli*. — L'Esposizione missionaria vaticana nella ricorrenza dell'Anno Santo, *Saverio Kambo*. — Il primo Congresso del Touring Club Italiano in Cile. — Il Castello Estense, *Aldo Foratti*. — Adolfo De Carolis e i suoi affreschi nel palazzo provinciale di Arezzo, *Edmondo Caioli*. — I Bagni di Montecatini, *Guido Ruata*.

I fascicoli di gennaio e febbraio de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* sono esauriti e non ci è possibile ristamparli; il prezzo dell'abbonamento viene di conseguenza ridotto.

FIAT 509
FIAT
LA VETTURA UNIVERSALE
PER OGNI PAESE
PER OGNI STAGIONE
PER OGNI CATEGORIA
DI PERSONE

NOTIZIE ED ECHI

Una settimana turistica di "biciclette a motore".

La Casa ALCYON produttrice della bicicletta a motore *Alcyonette*, desiderosa di mostrare come questo nuovo democratico mezzo di trasporto possa servire assai bene per far del turismo, anche su lunghi percorsi, ha organizzato una Gita Turistica da Trieste per Cortina e Bolzano a Torino (1010 km.) riservata ad un certo numero dei propri clienti (in proporzione di 1 ogni 10 persone che acquistarono tali tipi di macchine entro il 31 maggio 1925). La Società provvederà al biglietto ferroviario dal luogo di residenza del concorrente a Trieste, al vitto e alloggio dal 21 al 28 giugno, al biglietto di ritorno da Torino al luogo di residenza, alla manutenzione e rifornimento della macchina durante il viaggio ed alla revisione completa a viaggio compiuto. La gita ha carattere di marcia di regolarità e quindi sono previste andature di 20-25 km. orari, fermate per rifornimenti, riposi. È ammessa la sostituzione del cliente designato come pure la iscrizione a speciali condizioni di altri non designati.

L'itinerario prevede la visita alle grotte di Postumia, una fermata a Gorizia, Udine, Tolmezzo, Auronzo, Cortina. Di qui per i passi di Falzarego, Pordoi e Costalunga a Bolzano; per la Mendola a Trento, Riva, in battello a Gargnano e di qui a Salò. Per Brescia, Bergamo, Lecco a Bellagio e Como. Di qui per Varese e Sesto Calende a Stresa. La 7ª tappa per Orta, Borgosesia a Biella, Ivrea ed infine Torino.

Maggiori informazioni potranno essere chieste alla SOCIETÀ ITALIANA ALCYON con sede a Torino, corso Venezia, 10.

L'importazione delle automobili in Egitto.

Da una statistica inviataci da un nostro Socio rileviamo con piacere il costante progresso del numero delle automobili importate dall'Italia in Egitto. La nostra nazione ha mantenuto il secondo posto dopo gli Stati Uniti d'America ed ha più che raddoppiato l'esportazione di automobili verso quel paese rispetto al 1920.

Paesi d'origine	1920	1921	1922	1923	1924
Gran Bretagna	222	88	58	94	144
Austria	4	15	48	10	4
Belgio	25	13	22	22	29
Francia	222	183	106	224	437
Germania	64	74	94	74	13
Olanda	10	—	—	1	1
Italia	230	274	370	307	549
Spagna	—	2	—	1	—
Svizzera	8	3	3	—	1
Siria	1	—	—	1	—
Turchia	—	2	1	—	—
Stati Uniti America	1548	272	546	809	1790
Totale	2334	926	1248	1543	2968

Vettura aperta o vettura chiusa?

La figura che pubblichiamo alla pagina seguente non è un indovinello grafico o uno di quei *cross word puzzles*, che hanno di recente traversato l'Atlantico e la Manica per mettere in subbuglio anche i cervelli continentali. È soltanto la statistica redatta per l'*Autocar* da un automobilista inglese. Questi, avendo a sua disposizione un *cabriolet*, ha notato nel 1924, giorno per giorno, l'uso che ne ha fatto: i quadratini bianchi indicano le giornate in cui ha potuto uscire con la carrozza scoperta; quelli bianchi con una croce i giorni in cui fu *desiderabile* di aprire; quelli neri i giorni in cui fu *desiderabile* di chiudere e in nero con croce bianca quelli in cui fu *indispensabile* chiudere la vettura. Nel totale dell'annata risultò ch'egli tenne la vettura aperta per 76 giorni e chiusa per 290.

Evidentemente codesta statistica ha un valore molto relativo. Le condizioni atmosferiche possono variare d'anno in anno, e di certo variano da paese a paese. Il clima delle campagne intorno a Londra non è quello, ad esempio, della riviera ligure.

Anche considerati nella loro relatività, codesti dati hanno però qualche valore in quanto che giustificano la tendenza odierna verso la carrozza chiusa. Quando l'automobile era un mezzo di trasporto essenzialmente sportivo, ben si comprende che si costruissero in prevalenza carrozzerie scoperte; ma oggi che il carattere utilitario dell'automobile si va affermando sempre più, un referendum sul genere preferibile di carrozzeria darebbe una sicura maggioranza alla vettura chiusa.

Anche la velocità è un elemento che porta alla stessa conclusione. Non ci fan forse sorridere, sulle vecchie stampe, i primi carrozzoni ferroviari scoperti, colle viaggiatrici abbigliate a festa, con cappello a larghe tese, grossi ventagli ed ombrellini aperti?

I fabbricanti di carrozzerie per automobili hanno da tempo portato i loro studi sulle vetture a trasformazione: il *ballon smontabile*, il *cabriolet*, l'*all-wheater*, ecc. Tutti questi tipi hanno i loro pregi senza dubbio; e

crediamo che gli ultimi due sempre più perfezionati potrebbero condurre presto alla scomparsa dei vecchi *torpedo*. Ma per ciò, han da vincere ancora due grossi ostacoli: il prezzo sensibilmente più elevato e la maggiore deperibilità.

Totale dell'annata { Aperto - giorni 76 / Chiuso - » 290

La Coppa delle Alpi 1925.

Questo concorso di regolarità internazionale, indetto dall'Unione Ciclo-Auto-Moto (U.C.A.M.) di Milano, si svolgerà dall'8 al 16 agosto. Per la quinta volta la importantissima manifestazione farà gareggiare uomini e macchine su di un percorso molto severo, dal Carso al colle di Sestrières, nel quale si alternano le strade piane che permettono alte velocità, ai passi alpini che richiedono alle macchine lo sforzo più grande di tutti gli organi ed ai conducenti incessante prova di abilità e di avvedutezza. Il divieto di sostituire i due conducenti designati in partenza, il parco chiuso agli arrivi, l'obbligo di provvedere a qualunque operazione solo durante il tempo di marcia, la punzonatura degli organi essenziali, garantiscono la severità del concorso.

Leggendo il regolamento, si constata che l'esperienza ha indotto gli organizzatori ad introdurre notevoli perfezionamenti in confronto del 1924.

Le vetture sono divise in quattro categorie, anzichè in cinque, secondo la cilindrata, considerando come massima la cilindrata di due litri. Mentre è conservata la categoria fino a cc. 1100, nella quale potranno dar prova di praticità e di resistenza le vetture più piccole che hanno tanto avvenire, è stata soppressa la categoria dei motori oltre tre litri, perchè la produzione tende sempre più verso le cilindrate minori.

Le vetture devono essere carrozzate comodamente per uso turistico e fornite di tutti quegli accessori che arredano di consueto le vetture da turismo: si tiene conto del peso a vuoto e del peso delle persone trasportate come passeggieri. Saranno escluse dalla manifestazione le vetture che non saranno state presentate entro l'antivigilia della partenza.

Le tappe sono sei, in luogo delle cinque del 1924 e sono sensibilmente più brevi, poichè il percorso è in tutto di km. 2800 contro i tremila dello scorso anno.

La partenza e l'arrivo avranno luogo a Milano. Luoghi di sosta saranno: Asiago, Trieste, Auronzo, Merano e Torino. Ogni tappa è divisa, con un controllo di tempo, in due settori pressochè eguali, per dare la caratteristica della regolarità.

La velocità oraria media dovrà essere tenuta nei seguenti limiti:

categ. I.... cc. 1100 km. 44-34
» II... » 1500 » 47-37
» III. » 2000 » 49-39
» IV.. oltre cc. 2000 km. 51-41.

Non verrà tenuto conto di un aumento di velocità; ma verrà messo fuori concorso quel concorrente che non avrà raggiunto la media minima. Nel 1924 la media minima era di 30 km. e la massima di 50 km. per tutte le categorie, e questa eguaglianza aveva dato luogo all'inconveniente che quasi tutte le macchine raggiungevano la media massima; le vetture di cilindrata maggiore erano così talvolta battute, ma quelle più piccole erano sottoposte ad uno sforzo eccessivo e spesso costrette a ritirarsi.

La classifica generale verrà stabilita in base ai tempi registrati in ciascuna tappa e se vi saranno concorrenti classificati così *ex aequo*, se ne farà la graduatoria tenendo conto dei risultati di prove speciali che tutti i concorrenti dovranno fare nelle due ultime tappe e cioè: due prove in salita e due in discesa — sul Giogo dello Stelvio e sul Colle di Sestrières — ed una prova in piano

sull'Autostrada da Varese a Milano. In queste prove si dovrà ottenere il minor numero di punti (P) con la formula: $P = \frac{T}{R+C}$; nella quale (T) è il tempo; (R) è il peso diviso per la cilindrata; (C) un coefficiente già stabilito sperimentalmente per ciascuna categoria, per la salita, per la discesa e per il piano.

Le iscrizioni saranno accettate fino al 15 giugno a L. 1000 e poi, fino al 31 luglio, a L. 2000: ma la manifestazione potrà non essere effettuata, se al 15 giugno non vi saranno almeno trenta iscrizioni.

Il regolamento prevede anche per il 1925 il concorso *per squadre di tre vetture* (tassa d'iscrizione L. 1500 per ogni squadra) che siano dello stesso tipo e che le Case possono formare con vetture iscritte. Per le squadre è messa in palio la «Coppa delle Alpi», prezioso trofeo in argento e smalto.

Il concorrente meglio classificato avrà il «Gran Premio del Volante» (medaglia d'oro e L. 10.000). Per ogni categoria vi sono tre premi di tremila, duemila e mille lire. Premio di consolazione a tutti gli arrivati: medaglia d'oro. La Casa costruttrice meglio classificata avrà una Coppa speciale in argento e smalto. Non vi sono quest'anno premi di tappa, ma i Comitati di tappa potranno egualmente aggiungere premi da assegnare secondo la classifica generale.

È da augurare che la «Coppa delle Alpi 1925» raccolga un cospicuo numero di concorrenti e che anche numerose Case vi prendano parte, sia appoggiando concorrenti isolati, sia organizzando squadre, perchè questo *concorso di regolarità* si può dire certamente l'unica manifestazione che possa far constatare il valore di quel tipo di vettura che poi è destinato per l'uso dell'automobilismo pratico.

Se le nostre informazioni non sono errate, per il 1926 l'U.C.A.M. ha già allo studio una manifestazione consimile, ma ancor più importante e grandiosa. L'internazionalità sarà non solo nelle iscrizioni, ma anche nella organizzazione e nello svolgimento: il percorso passerà per la Francia, la Svizzera, la Germania e l'Austria ed i principali Enti sportivi di quelle nazioni cureranno l'organizzazione sul rispettivo territorio.

Ancora della targa posteriore delle automobili.

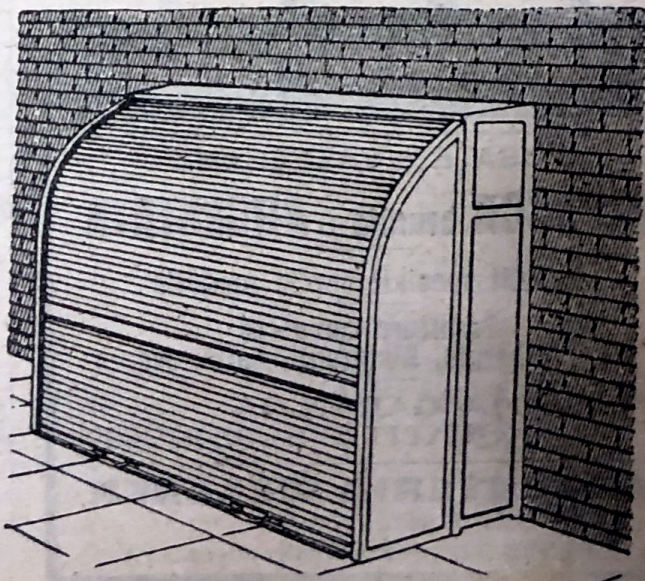
Nel numero di gennaio della *Rivista* in merito alle contravvenzioni inflitte in materia di targhe d'automobili, denunciavamo l'illegalità delle contravvenzioni stesse e lo enorme numero d'automobilisti che cadevano, diremo così, vittime dell'ormai famoso art. 44 del R. D. 31 dicembre 1923, n. 3043.

Siamo oggi lieti di poter finalmente dare ai lettori una buona notizia in proposito. L'avv. Bottini, Pretore Onorario alla II Pretura Urbana di Milano, ha emesso in data 3 aprile 1925 nei riguardi del sig. B. G. di Crema «imputato della contravvenzione all'art. 44 del regolamento di circolazione stradale per avere il 28-7-1924 circolato in Milano con automobile avente targa manomessa», una sentenza di piena assoluzione perchè il fatto non costituisce reato. Siamo lieti che anche la Magistratura abbia aderito alla tesi da tanto tempo e sinora sempre inutilmente da noi sostenuta.

La sentenza dell'avv. Bottini, che riproduciamo qui per sommi capi, dimostra come la questione sia stata studiata a fondo con passione e competenza. La conclusione non poteva e non doveva essere diversa: *la semplice rottura del filo delle targhe, non costituisce reato.*

Premessa l'esclusione della ricerca del dolo in materia contravvenzionale e tenuto conto che il nuovo decreto sulla circolazione ha quale base principale quella di tutelare il fisco e l'incolumità dei terzi, il Pretore viene a compiere un attento esame dell'articolo 44 del R. D. 31-12-1923, n. 3043. Appare evidente dal detto articolo che alla Prefettura spetta l'assicurare la targa in modo permanente al telaio e questa operazione deve essere fatta all'atto del rilascio della licenza: la prova dell'avvenuta applicazione consiste nei piombi recanti il timbro e il numero della Prefettura. La sola rottura del filo non può di per sè reputarsi quale violazione all'art. 44, il quale fa obbligo alle Prefetture di assicurare le targhe lasciandole libere circa il metodo che credono opportuno adottare. L'automobilista quindi ha compiuto il suo dovere avendo fatto piombare la targa al telaio e non avendola in seguito rimossa. Del non avvenuto cambiamento di targa deve far fede anche il libretto di circolazione che deve portare lo stesso numero della targa. Concludendo, solo quando non ci sia la prova sicura che si tratti veramente della targa applicata dalla Prefettura competente, essa targa sarebbe priva dei requisiti voluti dalla legge e sussisterebbe dunque la contravvenzione per irregolarità di targa.

Un pratico "garage" per motocicletta.

È quello che vedesi qui effigiato e che sembra, per la diffusione presa, rispondere

ai requisiti della sicurezza e della duplice economia di spazio e di danaro. È una mezza cassa di legno, addossata e fermata al muro, con una chiusura a rullo, secondo il sistema in uso nelle cosiddette scrivanie americane. Si può addossare a qualsiasi parete di un andito o di un cortile: e per vero riduce l'ingombro al minimo.

Le ferrovie dell'Eritrea.

Nella bella rivista *Rassegna italiana*, diretta da Tommaso Sillani, nella quale con serietà non comune e ricchezza di documenti si discutono tutti i problemi che riguardano lo sviluppo della nazione nostra, abbiamo letto un interessante articolo intorno al problema ferroviario in Eritrea, dovuto all'ing. F. Marraughello. Vi si annuncia che i lavori di costruzione della ferrovia fra Cheren ed Agordat procedono bene, essendo la linea giunta ad Agat a 32 km. da Cheren e a 137 da Asmara: il tratto Cheren Agat sta per essere aperto all'esercizio.

La prosecuzione della linea fino ad Agordat e di qui al confine sudanese (El Aghin) potrà svolgersi molto più rapidamente, giacchè per i 58 km. che separano la testa di linea attuale da Agordat ed i 225 fra Agordat ed El Aghin la ferrovia correrà quasi sempre in terreni pianeggianti e prevalentemente alluvionali, con pendenze miti e perderà il carattere di ferrovia di montagna dei tronchi precedenti. Si spera che l'avanzamento ferroviario nel bassopiano potrà essere di circa 40 km. all'anno e la spesa inferiore alle 350.000 lire per chilometro di linea completa. Il costo chilometrico della sede ferroviaria espresso in valore assoluto è nel bassopiano minore della metà di quello medio dei tronchi di accesso all'altopiano e di discesa lungo le pendici occidentali.

L'ampio studio contiene osservazioni critiche intorno alla rete ferroviaria eritrea, al costo dei trasporti ed ai bisogni attuali.

Scuola pratica dell'albergatore a Bagni di Montecatini.

Questa Scuola Pratica dell'Albergatore, istituita dall'ENIT col concorso del Comune di Bagni Montecatini, della Provincia e della

Camera di Commercio di Lucca e della locale Sezioni dell'A. I. A., ha veduto anche quest'anno aumentare in modo lusinghiero il numero dei suoi allievi. Si sono avute infatti 23 iscrizioni, delle quali molte di figli di albergatori, provenienti da ogni regione d'Italia. Le iscrizioni sarebbero state d'assai superiori se il numero dei posti non avesse dovuto essere limitato.

Aperta nel 1920, la Scuola, è al suo quinto anno di vita ed ai primi del prossimo maggio gli allievi avranno terminato i loro studi e subito la prova degli esami finali. Essi si terranno a disposizione dei sigg. Albergatori che vorranno utilizzare i loro servizi, in sala, all'economato, in bureau. La Direzione della Scuola Alberghiera fornirà fino da questo momento, tutte le informazioni necessarie ai signori Albergatori che desiderassero assumere questi giovani e farà la scelta di quelli più adatti, a seconda dei casi, a quei servizi pei quali verranno richiesti.

Una volta ed oggi.

Ecco, per chi ami i raffronti, la riproduzione della *réclame* di un albergo di Mantova che risale ai tempi della dominazione austriaca sul Lombardo Veneto. È interessante il rilevare la pretesa d'arte di quel foglio volante che ci è stato posto sotto gli occhi dal dott. Achille Bertarelli e fa parte della sua interessantissima collezione. Dietro il foglietto è segnato il conto pagato da un illustre personaggio che pernottò e pranzò in quello stabilimento: l'Arciduca Ranieri, Vice Re del Lombardo Veneto. Ecco, come curiosità, il conto che fu presentato all'ospite:

CONTO DI SUA ALTEZZA

li 22 8bre	Tè a S. Altezza	L. 2
	Pranzo per due	» 10
	Pranzo per 5 Domestici . .	» 20
	Cena	» 20
	Alloggio	» 40
	Lumi da note	» 2
li 23	Digiune a S. Altezza . . .	» 6
	Al suo seguito	» 9
	austriache	L. 109
	2 bottiglie vino	» 16
		L. 125
	Ricevuto il saldo	
	più di mancia con camerieri e garzoni	L. 35

I bagni e l'Anno Santo a Roma.

L'avv. Rava ha pubblicato nel «Piccolo» di S. Paulo un articolo assai brillante nel quale metteva in evidenza una «gaffe» davvero colossale commessa dalla United Press. Questa agenzia infatti, descrivendo con un lungo telegramma da Roma i particolari relativi alla preparazione della città eterna per degnamente ricevere gli stranieri, aggiungeva che a Roma si stava per costruire un albergo con 80 camere ed 80 bagni per ricevere i clienti americani, come se a Roma i bagni fossero una rarità o quantomeno un lusso riservato, in occasioni straordinarie, al pubblico dei forestieri.

L'avv. Rava con la sua pronta risposta colse la occasione per informare il pubblico che Roma non è soltanto la città celebre per le sue fonti di acque perenni, ma anche un centro di industria alberghiera non disprezzabile. La notizia che segue può del resto valere come informazione in proposito.

Gli alberghi di Roma per l'Anno Santo.

Per dare un'idea della importanza degli apprestamenti turistici fatti in previsione del movimento di forestieri per l'Anno Santo, diamo qui un

elenco degli alberghi e delle pensioni che sorsero per questa occasione in Roma. L'elenco ci è stato favorito dalla Direzione dell'ENIT che dell'organizzazione turistica dell'Anno Santo è stata ufficialmente incaricato e che tanto ha fatto per assicurare ai forestieri e ai pellegrini confortevole alloggio.

Albergo S. Angelo: cat. 1, camere 150, via di Porta Castello. - Albergo De Mattei, cat. 2, camere 100, via di Porta Castello. - Albergo Vaticano, cat. 1, camere 160, via Angelo Brofferio. - Albergo Capitale, cat. 2, camere 200, piazza S. Maria Maggiore. - Albergo Locarno, cat. 2, camere 100, via della Penna, 22. - Albergo Flaminio, cat. 2, camere 200, via Flaminia. - Albergo Del Colle Gelsomino, cat. 2, camere 1200, Colle del Gelsomino. - Albergo della Pineta, cat. 2, camere 1200, viale delle Provincie. - Albergo Immacolata, cat. 2b, camere 400, piazza Mazzini. - Albergo Villa Tevere, cat. 2b, camere 360, via Flaminia, 125. - Albergo Giovannini, cat. 2b, camere 100, via Crescenzio, 95. - Albergo Scuole Comunali, cat. 3, camere 200, via Valadier. - Albergo Martellini, cat. 3, camere 100, via dei Cerchi. - Albergo Viale Angelico, cat. 3, camere 250, viale Angelico. - Albergo Internazionale, cat. 3, camere 250, piazza della Sacrestia. - Albergo Toros, camere 50, piazza del Popolo. - Albergo Magnifico, camere 50, via Governo Vecchio, 86. - Albergo Rovelli, camere 30, via Principe Umberto, 61 - Ottaviano, cat. 2c, camere 200, via Ottaviano. - Albergo De Matteis, cat. 2, camere 90, via Sforza Pallavicini. - Hôtel Tiziano, cat. 2, camere 350, viale Tiziano (via Flaminia). - Dependance Hôtel de Russie, cat. 1, camere 50, piazza della Libertà. — Totale letti 5790.

Pensione Pellegrini, letti 10, via Emilia, 24. - Pens. Cipriani, letti 30, via S. Maria Maggiore, 120. - Pens. Marini, letti 20, via Alessandrina, 87. - Pens. Cerquetti, letti 90, borgo S. Angelo, 105. - Pens. Berti, letti 80, via Porta Pinciana, 14. - Pens. Loebl, letti 12, via del Teatro Valle, 71. - Pens. di via Romagna, letti 60, via Romagna. - Pens. Sita, letti 12, via Paolo Emilio, 20. - Pens. Okumeska, letti 10, via Salaria 109. - Pens. High Life, letti 30, villetta Torlonia, corso d'Italia. - Pens. Isonzo, letti 35, via Isonzo. - Pens. Ubaldi, letti 20, via Flavia. - Pens. Pia, letti 60, borgo S. Angelo. - Pens. Villa Mercedes, letti 12, via Varese, 10. - Pens. di Costanzo, letti 12, via Muzio Clementi. - Pens. Santa Rita, letti 21, piazza Adriana, 30. - Pens. Europa, letti 40, via Caserta, 6. - Pens. Adriana, letti 15, piazza Adriana, 30. - Pens. Gemma, letti 50, via Campania, 61 - Pens. Berna, letti 21, via Raffaele Cadorna, 29. - Pens. di via Palermo, letti 40, via Palermo, 36. - Pens. Flavia, letti 40, piazza S. Silvestro, 62 p. III. - Pens. Pola, letti 40, viale Pola, 3. - Pens. Luciana, letti 35, via Varese, 8. - Pens. St. James, letti 30, via Torino, 150. - Pens. Villa delle Rose, letti 50, nei pressi del Vaticano. - Pens. Alegiani, letti 20, via Quintino Sella. - Pens. Internazionale, letti 13, via Principe Umberto, 77. - Pens. Dandini, letti 12, via Cavour, 116. - Pens. Glori, letti 30, via Arenula. - Pens. Calconi, letti 36, via Cola di Rienzo, 290. - Maison Meublée Giovannini, letti 10, via Francesco Crispi. - Pens. Lapi, letti 25, via Aurelia, 67. - Pens. du Midi, letti 35, via in Arcione, 88. - Pens. Michetti villa Lola Mora, letti 100, via Romagna, 3. - Pens. Gradi, letti 10, via degli Astalli, 19. - Pens. Nobili, letti 20, via del Boschetto, 5. — Totale letti 1186

Costruzioni aeree colossali. — Il più grande idrovolante del mondo è per ora l'apparecchio « Atalanta ». Esso pesa 15 tonnellate

Ettore Moretti
MILANO - FORO BONAPARTE 12
COPERTONI IMPERMEABILI

ed è munito di 4 motori Rolls-Royce da 650 HP ciascuno. Si sa che tale idrovolante ha compiuto con felice esito le prove di volo, non si conoscono però ancora i dettagli tecnici che sono tenuti riservatissimi.

Traffico aereo. — Per dare un'idea dell'importanza del traffico aereo sulle linee francesi, ecco i dati relativi al luglio 1924.

Compagnia	Linea	Tappe	km.	Passeggeri	Merci	Posta kg
Air-Union	Parigi-Londra	190	77.156	1.129	59.580	
S.G.T.A.F.	Parigi-Amsterdam	106	24.650	332	4.018	
	Tolosa-Casablanca					
	Casablanca-Orano					
Latecoere	Marsiglia-Perpignano	573	153.620	757	6.133	42.928
	Alicante-Orano					
Franco-Rumena	Parigi-Costantinopoli-Praga-Varsavia	391	158.093	344	44.548	934
Aeronavale	Antibes-Aiaccio	22	5.280	15	404	
Imperial Airways	Parigi-Londra	250	24.500	1.430	60.547	
»	Parigi-Zurigo	27	13.500	95	1.551	
K.L.M.	Parigi-Amsterdam	103	47.380	193	8.630	
	Totali	1.671	505.079	4.295	185.429	43.862

Dati sul dirigibile Zeppelin Z. R. 3. — Il brillante viaggio compiuto dalla Germania all'America del dirigibile tedesco Z. R. 3. rende interessante conoscere tali dati di maggiore importanza:

Cubatura: 70.000 m³
Lunghezza: 200 metri.
Altezza: 31 metri
Forza ascensionale: 81.300 kg.
Peso totale: 41.300 kg.
Carico utile: 40.000 kg.
Velocità massima con 6 motori: 122 km. l'ora
Velocità normale di navigazione con 6 motori: 108 km. l'ora
Velocità con 4 motori: 100 km. l'ora
Con 3 motori: 90 km. l'ora
Raggio d'azione alla velocità di navigazione: 8400 km.

Il Vice Presidente della Goodyer Zeppelin ha però annunziato che sono in corso di preparazione i piani per un grande Zeppelin doppio dello Z. R. 3. Il volume di questa aeronave si aggirerà quindi sui 180 mila metri cubi ed il suo costo sarà di circa 3.000.000 di dollari.

Radiotelegrafia aerea. — Recenti disposizioni emanate dal Ministero dell'Aeronautica inglese prescrivono che ogni aeroplano capace del trasporto di 10 o più persone deve essere dotato di apparato radiotelegrafico. Ogni velivolo munito di radiotelegrafia, quando usato come mezzo di trasporto pubblico su percorso di 100 miglia inglesi o di 15 sul mare, deve avere un radiotelegrafista a bordo e tenersi in continua comunicazione radiotelegrafica col suolo.

Le comunicazioni normali devono essere

fatte con radiotelegrafia, mentre l'impiego della radiotelefonia è riservato nei casi in cui non funzioni la radiotelegrafia.

Il traffico aereo Parigi-Vienna. — Recentemente un pilota francese ha intrapreso ed effettuato il volo da Parigi a Vienna sorvolando la Svizzera. Risulterebbe che nell'avvenire, allo scopo di evitare il passaggio sopra il territorio tedesco, le linee Parigi-Varsavia e Parigi-Costantinopoli-Angora seguirebbero un percorso diverso da quello attuale e precisamente sorvolerebbero le città di Basilea-Zurigo-Innsbruk-Vienna. I tipi di apparecchi impiegati dovrebbero fornire la sicurezza assoluta di poter sorvolare il lungo percorso montagnoso e perciò s'impiegheranno probabilmente aeroplani da traffico, plurimotori.

L'aviazione postale in Russia. — La linea aerea da Mosca verso l'Oriente ha iniziato la sua attività facendo servizio come corriere e come linea postale. All'inizio dell'autunno e per tutto l'inverno 1924 è stato stabilito in tutta la Russia un servizio postale sulle linee principali. Speciale attenzione venne dedicata allo sviluppo del servizio aereo nel territorio del mar Caspio. Ai piloti che funzionavano su questa linea venne corrisposto, oltre allo stipendio normale, una speciale indennità giornaliera di 2 Tachwonez durante la loro attività in territorio orientale. I piloti di queste linee erano in maggior parte di nazionalità tedesca.

Linea Mosca-Teheran. — A comprovare il crescente sviluppo della rete aerea russa si annunzia che il primo viaggio aereo postale sulla linea Mosca-Teheran è già stato compiuto nel mese di settembre con aeroplani Junkers.

Linea aerea Parigi-Bucarest-Costantinopoli-Angora. — Il governo turco ha ratificato l'accordo che autorizzava la Compagnia Franco-Romena di navigazione aerea a prolungare la linea Parigi-Bucarest fino ad Angora passando per Costantinopoli.

Un aeroplano farà regolarmente servizio giornaliero da Bucarest a Costantinopoli compiendo il percorso in 4 ore e da Costantinopoli ad Angora in 3 ore. Durante la stagione invernale però il servizio su tutta la linea è stato sospeso dal 15 novembre 1924 alla fine febbraio 1925.

Consorzio di Compagnie Aeree. — Nei paesi Baltici è stato creato un Consorzio di Compagnie di Navigazione Aerea, sotto il titolo di «Nordeuropa Luftverkehrsveband», con sede a Reval e costituito da 4 diverse Compagnie.

Questo Consorzio si propone: l'unificazione delle tariffe; il coordinamento degli orari; l'organizzazione industriale per l'adozione di un tipo unico di apparecchio.

È stato adottato l'apparecchio metallico

Junkers. Il traffico delle varie linee delle diverse Società componenti il Consorzio è già aperto; probabilmente presto verrà aperto anche l'esercizio della Helsingfors-Stoccolma e della Reval-Leningrado.

Traffico aereo dell'aeroporto di Berlino. — Durante il mese di settembre 1924 fecero scalo all'aeroporto di Berlino 233 velivoli con 442 passeggieri e 5.759 kg. di merci. Partirono 260 velivoli con 203 passeggieri e 5.520 kg. di merci.

Nella prima metà del mese di ottobre arrivarono 102 velivoli con 203 passeggieri e 2000 kg. di merci; partirono 104 velivoli con 101 passeggieri e 1300 kg. di merci.

Il futuro impiego degli aeroplani nelle città e fra città e città. — Il Presidente di una Compagnia americana per la costruzione di piccoli aeroplani e l'esercizio di linee aeree ha promesso di stabilire entro il 1925 un servizio di taxi aerei.

Gli aeroplani che dovranno funzionare da taxi avranno un raggio di crociera di 250 miglia, una velocità di 100 miglia all'ora e potranno atterrare in un piccolo campo di poco più di un ettaro di estensione.

Servizio aereo Londra-Ostenda-Bruxelles e Colonia. — Un ottimo esempio dell' efficienza e della capacità dei servizi commerciali aerei europei è dato dalla linea inglese che opera tra Londra-Ostenda-Bruxelles e Colonia. In tre viaggi al giorno ed in un tempo di volo effettivo di 3 ore e mezza fra Londra e Colonia, vengono trasportati in media giornalmente, su ciascuna direzione, 1360 kg. di merci. Il numero dei passeggieri trasportati mensilmente in ciascuna direzione è in media di circa 300. Il costo del biglietto da Colonia a Bruxelles per via aerea è in media di 2 sterline e fino a Londra di 6 sterline. Ogni viaggiatore ha diritto ad un bagaglio di 14 kg., pagando una piccola tariffa quando il bagaglio eccede questo peso.

Le merci trasportate usualmente da Colonia a Londra consistono principalmente in articoli di coltelleria, in abiti per signora, stoffe di seta ecc.; quelle trasportate da Londra a Colonia consistono in motociclette e parti staccate, articoli di cuoio, pelli di camoscio e abiti di lana.

In due anni di esistenza di questo servizio non si è avuto a deplorare nessun infortunio.

L'aeroplano nella lotta contro la malaria. — Negli Stati Uniti e precisamente nella Luisiana esiste una zona malarica molto estesa. In questa zona, a Mound sono stati eseguiti nei mesi scorsi varii esperimenti con bombe a base di gas lanciate dall'aeroplano. Questi esperimenti hanno dato risultati rimarchevolissimi, preannunciando l'efficace concorso che può prestare l'aeroplano nella lotta per la distruzione delle zanzare.

La carburazione a Nafta

Di fronte al continuo e crescente sviluppo dell'automobilismo e alla sua estensione a servizi di carattere utilitario, se sono prematuri gli allarmi per l'esaurimento delle disponibilità di benzina, meritano però speciale attenzione tutte le ricerche intese a risparmiare tale carburante e a sostituirlo con altri prodotti di minor costo.

È noto che la benzina è costituita dall'idrocarburo più volatile che si ricava dalla distillazione degli oli minerali greggi, al quale seguono i petroli e le nafte ed infine gli oli combustibili ed altri sottoprodotti.

Per quanto in proporzioni variabili, secondo l'origine degli oli minerali e lo speciale trattamento a cui sono sottoposti, tuttavia in corrispondenza a un certa quantitativo di benzina distillata, rimangono come residuo i petroli e le nafte in quantità superiore alla benzina stessa.

Se si potesse pertanto utilizzare tali idrocarburi per l'azionamento delle automobili, si potrebbe fare assegnamento su una disponibilità mondiale di carburante più che doppia.

Naturalmente affinchè tale possibilità avesse una portata pratica, bisognerebbe che si si potessero impiegare gli idrocarburi, aventi un punto di ebollizione più elevato della benzina negli attuali motori, con poche modifiche, perchè la creazione di motori nuovi, oltre al richiedere un lungo tempo di preparazione, costringerebbe ad abbandonare il gran numero di motori già esistenti, rendendo la riforma eccessivamente onerosa.

Ora l'esperienza ha dimostrato che l'attuale motore a scoppio, come ha potuto raggiungere regimi di giri e potenze specifiche ,che pochi anni fa pareva assurdo sperare, così pure, in fatto di combustiblii, può oltrepassare i limiti che le concezioni puramente teoriche ritenevano contenuti nel gruppo degli idrocarburi più volatili, ossia la benzina, e impiegare anche, ricorrendo a speciali dispositivi, le nafte che hanno un punto di ebollizione superiore ai 250 gradi e il cui prezzo si aggira intorno ai 70 centesimi al kg.

Tali dispositivi si basano sul principio di sottoporre la miscela di nafta e aria, fornita da uno speciale carburatore, a un riscaldamento preventivo, mediante i gas di scarico.

Naturalmente i primi apparecchi apparsi erano alquanto imperfetti e potevano giustificare quelle prevenzioni, che lo spirito misoneistico, il quale non riesce a staccarsi dal binomio automobile-benzina, e qualche interesse turbato, hanno creato contro di essi.

Ma anche in questo ramo la tecnica ha fatto in breve notevoli progressi ed ormai esistono apparecchi veramente razionali, in cui il carburatore a benzina resta perfettamente indipendente dal vaporizzatore a nafta, il riscaldamento della miscela di nafta viene effettuato in modo regolabile, senza creare resistenze ai gas di scarico, ed è possibile effettuare facilmente l'eventuale pulitura interna.

Esempi di tali applicazioni se ne possono ormai osservare ovunque, sia di autocarri, come di autobus in servizio pubblico che circolano già da tempo, funzionando regolarmente, e con risparmio notevolissimo degli utenti.

È evidente, che, se attualmente un autocarro o un autobus anzichè consumare circa una lira al km. di benzina, può ridurre il suo consumo chilometrico a 25 centesimi di nafta e pochi centesimi di benzina, e se una vettura che percorre 130 km. con una latta di benzina, potrà fare invece con la stessa spesa, impiegando la nafta, 300 chilometri, oltre al vantaggio dei singoli utenti, ne ritrarrà giovamento l'economia generale, per la riduzione del costo dei trasporti automobilistici e dal maggiore sviluppo di essi, riceveranno incremento tutte le industrie che si appoggiano sull'automobilismo (gomme, lubrificanti, magneti, pezzi di ricambio, ecc.).

Con tutto ciò persiste ancora nelle sfere ufficiali dell'automobilismo e nella maggioranza del pubblico, una ingiustificata indifferenza, per non dire avversione nei riguardi di tali dispositivi, che invece, dato lo scopo a cui mirano, dovrebbero essere incoraggiati, da quanti si interessano dello sviluppo dell'automobilismo.

Poichè il fatto in sè, del regolare funzionamento a nafta degli attuali motori muniti di tali apparecchi non può essere contestato, gli oppositori ad oltranza accampano un preteso maggior logorio dei motori ed altri inconvenienti di carattere secondario, fra cui l'avversione del personale di fronte a tale innovazione.

La resistenza del personale verrà facilmente superata con l'evidenza dei fatti e con l'interessamento del personale stesso all'economia che si ottiene.

Quanto all'obbiezione del maggior logorio, se allo stato attuale mancano dati sufficienti per poterlo escludere, non vi sono però nemmeno elementi fondati per poterlo affermare.

In ogni modo anche la conservazione del motore non è una cosa assoluta e il motore va considerato come un ordigno utilitario, dal quale si deve ricavare il maggior risultato economico.

Ora senza entrare in dettagli tecnici, la differenza di spesa fra l'uno e l'altro carburante è tale da lasciare nel corso dell'esercizio un largo margine per tutte le eventuali maggiori riparazioni, che l'impiego della nafta potesse richiedere, e che evidentemente non potrebbero interessare, che alcuni organi, e non tutto il complesso della macchina.

Inoltre è prevedibile che superato il periodo di introduzione i costruttori di tali apparecchi potranno affrontare il problema in modo più completo, mettendo in commercio gruppi di cilindri applicabili agli attuali motori, ideati espressamente per il funzionamento a nafta.

In tal modo con un piccolo aumento dell'alesaggio, si potrà compensare la perdita di potenza derivante dall'impiego della nafta, ed eliminando certe tubazioni ed altri dispositivi artificiosi attualmente necessari, si potrà giungere ad un gruppo veramente razionale ed armonico dinanzi al quale dovranno cadere le obbiezioni e le riserve dei critici più rigorosi.

È da augurarsi pertanto che questa nuova conquista del motore a scoppio che dischiude un così largo orizzonte, nel più completo sfruttamento delle disponibilità mondiali di carburanti, trovi l'appoggio incondizionato dei tecnici e il più largo compenso del pubblico.

Nel caso particolare dell'Italia che dipende dall'Estero per quasi tutto il proprio fabbisogno di benzina, che ha inoltre un oneroso regime fiscale su tale carburante, questa innovazione ha una importanza di primo ordine.

Il problema del giorno: udire i radioconcerti con poca spesa!

Gli schemi per radioconcerto — dicevamo nel precedente cenno (vedi *Le Vie d'Italia*, aprile 1925, pag. 435 e segg.) — sono costituiti, come le parole, da varie lettere messe assieme fra di loro. Anzi le varie lettere si combinano fra di loro a formare le sillabe, le sillabe si sommano a formar le parole; le parole si combinano in vicenda varia a costituire le belle frasi radiotecniche, delizia dei radiodilettanti. Con le lettere dell'alfabeto a nostra conoscenza già possiamo compitare le prime sillabe. Grammatica e sintassi radiotecnica si posson ridurre pei dilettanti a poche regole fondamentali. Fra queste importantissima perchè molto adoperata è la regola o *legge di Ohm* (1). Essa ci dice come determinare il numero di goccioline di elettricità che in un certo istante passano attraverso ad una determinata sezione della nostra conduttura — sia questa rappresentata da un semplice filo rettilineo, oppure da un sistema complesso di tubazioni collegate con serbatoi (condensatori) o serpentini (induttanze). I matematici per far presto rappresentano queste regole o relazioni con un sistema stenografico speciale (*formule algebriche*) che richiede un adatto allenamento intellettuale; noi invece le rappresenteremo, per quanto è possibile, col linguaggio ordinario. Per calcolare il numero di goccioline che scendono in un secondo attraverso a una tubazione, basta dividere il dislivello (fra il serbatoio in alto e quello in basso) per l'impedimento od ostacolo che la tubazione oppone al passaggio delle goccioline stesse:

$$\text{corrente elettrica (in ampere)} = \frac{\text{dislivello (in volt)}}{\text{impedim. o resist. (in ohm)}}$$

Date due delle tre grandezze (corrente, dislivello, resistenza) è facile determinare la terza. Se il dislivello è di 1 volt e la corrente elettrica di un ampere, la resistenza è di un ohm. Misurando i dislivelli e le correnti pei conduttori più usati si è potuto, colla

(1) Ohm è il nome del grande fisico, al quale si deve la scoperta di questa legge tanto semplice e tanto importante. Per onorare il grande fisico, l'impedimento od ostacolo o resistenza al passaggio della corrente, si denomina in ohm. Il filamento del triodo (vedi figura a pag. 435, *Le Vie d'Italia*, aprile) ha, quando è freddo, la resistenza di un ohm; esso è di tungsteno, lungo 22 millimetri e ha un diametro di sei centesimi di millimetro.

legge di Ohm determinare il valore della relativa resistenza e verificare come questa raddoppi col raddoppiare della lunghezza; diventi metà duplicandone la sezione e in genere vari col variare della temperatura del conduttore.

Lettere componenti	SILLABE RISULTANTI	
	Resistenze in serie	Resistenze in parallelo
resistenza 1-2 del valore di 1 ohm. resistenza 3-4 del valore di 1 ohm	resistenza risultante = 2 ohm (resistenza raddoppiata - corrente dimezzata). NB. - È come se la resistenza 1-2 avesse raddoppiata la sua lunghezza, ferma restando la sezione. Anche quando le due resistenze sono disuguali la risultante è uguale alla somma delle componenti.	resistenza risultante = 1/2 ohm (resistenza dimezzata - corrente raddoppiata) N.B. - È come se la resistenza 1-2 avesse raddoppiata la propria sezione, ferma restando la lunghezza. Quando le due componenti resistenze sono diseguali passa più corrente là dove la resistenza è minore. La resistenza risultante è poi inferiore alla più piccola delle componenti.

La determinazione dell'impedimento (o resistenza) in ohm opposta da un insieme di conduttori — sillaba radiotecnica — è problema di primaria importanza pel radiotecnico. Il radiodilettante quando abbisogni di una resistenza di un determinato valore e non la possegga, combina quelle che possiede in serie o in parallelo sino ad ottenere una sillaba che opponga l'impedimento voluto.

Motoscafi elettrici ad **ACCUMULATORI HENSEMBERGER** in servizio a Venezia per i trasporti postali

Lettere componenti	SILLABE RISULTANTI — Capacità in serie	SILLABE RISULTANTI — capacità in parallelo
capacità 1-2 del valore di 1 millesimo di microfard (milionesimo di farad); capacità 3-4 del valore di 1 millesimo di microfard.	capacità risultante = 1/2 millesimo di microfard.	capacità risultante = 2 millesimi di microfard

Un condensatore è un recipiente che si può caricare di goccie di elettricità. La sua capacità elettrica cresce col diminuire della distanza fra le due lamine e coll'aumentare della superficie affacciata delle lamine stesse. La sua possibilità di contenere (meglio trattenere) tante o poche goccioline di elettricità si misura, anzichè in volumi, in *farad* (dal grande fisico Faraday). Il *farad* per il radiotecnico sarebbe come una fantastica botte da 1 miliardo di litri per il negoziante di liquidi; il radiotecnico ha sempre a che fare con capacità mi-

È come avere un solo condensatore che ha le stesse lamine dei componenti, ma affacciate ad una distanza doppia.

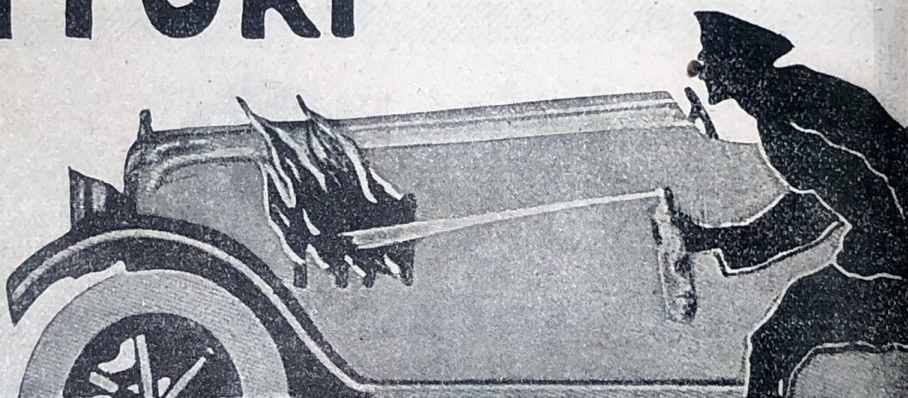
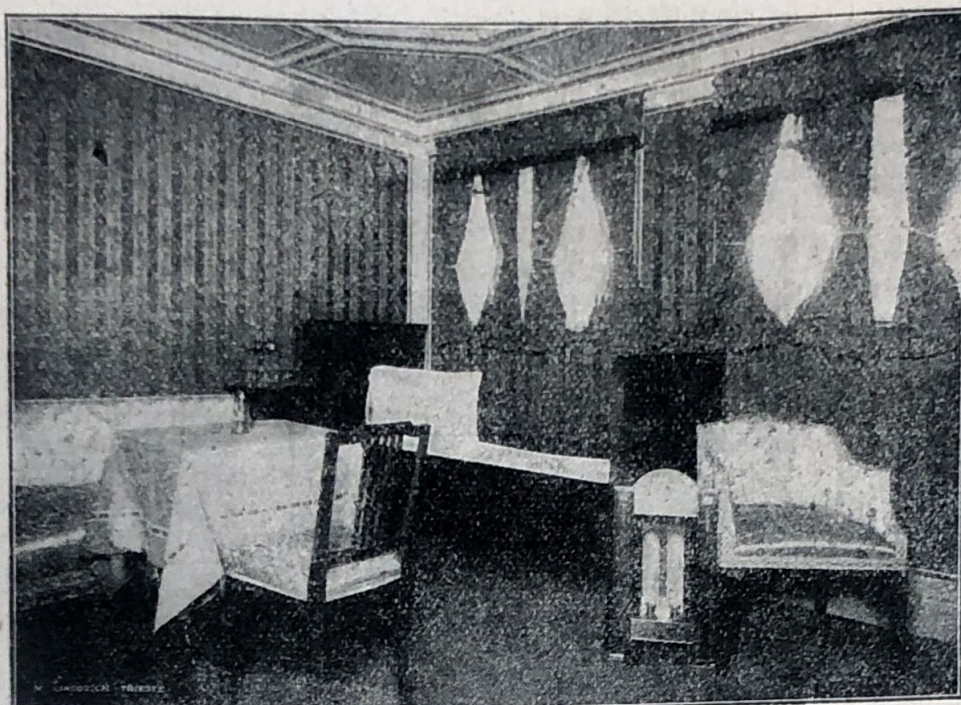
Quando i due condensatori sono disuguali, la capacità risultante è inferiore alla più piccola delle capacità componenti (analogamente a quanto avviene per le resistenze in parallelo).

È come avere un solo condensatore che ha lamine di superficie doppia, affacciate alla stessa distanza.

Quando i due condensatori sono diseguali, la capacità risultante si determina sommando le capacità componenti. (Analogamente a quanto avviene per le resistenze in serie).

La regola seguente vale tanto per la combinazione di due resistenze in parallelo, quanto per la combinazione di due capacità in serie:

$$\text{risultante di due resistenze in parallelo} = \frac{\text{prodotto delle resistenze}}{\text{somma delle resistenze}}$$

$$\text{risultante di due capacità in serie} = \frac{\text{prodotto delle capacità}}{\text{somma delle capacità}}$$

L'architettura navale moderna ha risolto il problema dell' "A BORDO COME A CASA PROPRIA"

Gli appartamenti di lusso sul "*Presidente Wilson*" della "*Cosulich*" in servizio sulla linea Trieste-Napoli-New York, sono composti di una camera da letto, di un salottino e di un gabinetto da bagno con toilette. Anche il viaggiatore più esigente vi trova tutti i suoi agi.

CHIEDETE INFORMAZIONI E PREZZI ALLE AGENZIE DELLA SOCIETÀ SPARSE IN OGNI CITTÀ ITALIANA ED ESTERA

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO

VOLETE LA SALUTE?? .... BEVETE IL FERRO-CHINA-BISLERI

RICOSTITUENTE DEL SANGUE

ESANOFELE *pillole per adulti.*
ESANOFELINA *soluzione per bambini.*
CLORIDRATO DI CHININO BASICO *per iniez. ipodermiche.*

Rimedi Antimalarici su formula dell'Illustre Prof. GUIDO BACCELLI

FELICE BISLERI & C. - MILANO

liardi di volte più piccole, ha sempre a che fare coi millesimi di milionesimo di farad, cioè coi millimicrofarad.

Per fissare le idee, è bene ricordare che due lamine di stagnola separate da un fogliolino di mica (il tutto di dimensioni circa doppie del condensatore in figura) costituiscono una capacità di circa un decimo di millimicrofarad.

Applicandola ai casi delle figure precedenti avremo:

resistenza risultante $= \frac{1 \times 1}{1+1}$ ohm $= \frac{1}{2}$ ohm
(di 2 resistenze da 1 ohm in parallelo)

capacità risultante $= \frac{1 \times 1}{1+1} = \frac{1}{2}$ millesimo di microfarad.
(di due capacità da 1 millimicrofarad in serie)

Quando le resistenze in parallelo siano più di due, ad esempio tre, si trova dapprima la risultante fra le prime due e poi la risultante fra questa e la terza. Lo stesso per le capacità in serie.

Se mandiamo la corrente fornita dalle pile od accumulatori ai morsetti di un condensatore (o capacità) la corrente non passa ed era da aspettarselo. Il filo conduttore interrotto equivale a una tubazione a fondo di sacco. Le goccioline, siano di acqua, siano di elettricità, più non defluiscono. La corrente fornita dalle pile od accumulatori è una corrente costante, *continua*, come la corrente che scende placidamente per un canale levigato e a leggera inclinazione, cioè nel primo intervallo di tempo passa lo stesso numero di goccioline che nei successivi. Se questo non avviene la corrente è variabile. La variazione può essere caotica, torrentizia oppure regolarmente alternata, si che la superficie sia increspata in modo ondulatorio (*corrente alternata* del linguaggio comune). Mentre la corrente elettrica continua, dinanzi ad un condensatore, si arresta senza speranza, la corrente alternata passa baldanzosa e rapida attraverso il condensatore, spicca, si direbbe, un balzo da una lamina all'altra. Il condensatore non ostacola dunque il passaggio della corrente alternata. L'ostacola sì, e in un modo che si può calcolare facilmente, come presto si vedrà. L'interessante è che quando le due lamine sono vicine (capacità maggiore), l'ostacolo è minore di quando son lontane (capacità minore).

Quando occorra una capacità di un certo valore e non la si possegga, si può raggiungere lo stesso lo scopo, mediante adatte combinazioni delle capacità esistenti in serie o in parallelo.

ARTE

D. BATTAGLINI. LVI

La sala dei Giganti a Padova.

Padova, 9 marzo 1925.

Preg.mo Sig. Direttore,

A proposito del mio articolo Una sala dimenticata, *pubblicato nel numero di febbraio delle* Vie d'Italia, *devo aggiungere — in omaggio alla verità — che entro il mese di novembre, mediante le 13.000 lire date in parte dal Ministero dell'Istruzione e in parte dalla Direzione delle Belle Arti, fu provveduto dall'Università, con nuove vetrate, al riparo della «Sala dei Giganti» dalle intemperie. Le prime bozze del mio articolo, che andò in macchina in* dicembre, *furono corrette in agosto, quando ancora nulla era stato fatto, e due anni di vana attesa, nonostante i sopraluoghi ripetuti delle autorità competenti, giustificavano si disperasse di poter nulla ottenere.*

Le ragioni del mio allarme non sono però scomparse con questo: la gran fenditura nella parete a mezzogiorno è sempre minacciosa, e urgono lavori per evitare un danno irreparabile all'edificio. Ma sono necess altri lavori per ridare alla sala lo splendo d'un tempo (restauro del soffitto e degli a freschi, rimozione delle librerie del conve to di S. Giustina, accesso, ecc.). Sono lie che l'articolo abbia potuto dare una nuov spinta ad autorità governative e locali p occuparsi della povera sala troppo a lung trascurata, e confido che l'interessamento tali autorità, ora specialmente che la sala passata dal Demanio all'autonoma ammin strazione universitaria, possa condurre se lecitamente a qualche utile risultato.

Mi creda con ossequi

Bruno Brunelli

Possiamo aggiungere che vivo interessa mento alle sorti della dimenticata Sala de Giganti fu dato, in seguito alla pubblica zione del nostro articolo, anche dallo stess Ministero delle Finanze, nel quale, com ovunque, il Touring conta tanti buoni am ci. Se si riuscirà per merito del Rettore de l'Università a sistemare definitivamente l *Sala dei Giganti* ne saremo lieti come d'u n'opera buona alla quale abbiamo dato la nostra modesta ma appassionata collabora zione.

Notiziario.

Fu sempre discussione fra gli studiosi in torno all'epoca di costruzione della **Loggia**

Le grandi feste d'estate al Lido di Venezia

Disteso al gran sole estivo e all'ampio respiro dell'aria tra il fascino secolare della Serenissima e le seduzioni del suo mare incantevole, il Lido di Venezia, riconosciuto oramai come la miglior spiaggia d'Europa, e come il più raffinato convegno dell'eleganza e del fasto di due continenti, durante la sua grande «season», è diventato in questi ultimi anni uno dei soggiorni più giocondi, più festosi del mondo.

Nella prossima estate, oltre gli spettacoli fantastici nel giardino incantato delle *fontane luminose*, spettacoli nei quali agiranno le artiste più belle e più famose delle grandi *revues* parigine, oltre ai *diners dansants* della domenica, durante i quali, nel salone da ballo, verranno svolti brillantissimi spettacoli di *quadri viventi*, verranno date all'Excelsior cinque grandi feste, il carattere delle quali, spettacoloso e raffinato insieme, rappresenterà certamente quanto di più squisito si possa ammirare in una modernissima Cosmopolis.

LA NOTTE DEI FAUNI. La prima di queste feste sarà *la notte dei fauni*.

Fauni e faunesse, ninfe e silvani, si daranno convegno, in una notte di luglio sulla terrazza dell'Excelsior, trasformata per loro in annosa foresta.

CALENDIMAGGIO. La visione superba e armoniosa d'una notte di primavera fiorentina nel Trecento, sarà trasportata all'Excelsior, per poche ore.

EPOPEA ELLENICA. Chi non ricorda l'epopea omerica, che cantò la lunga guerra, combattuta sotto le mura di Troja, per gli occhi stellanti della divina Elena? L'epopea sarà rievocata sulla spiaggia dell'Excelsior, con uno spettacoloso apparato, del quale farà parte l'enorme cavallo, che portò il tradimento e la sconfitta ai troiani. La festa, che riuscirà d'una grandiosità senza pari, sarà un inno alla immortale bellezza della Donna, che dominò la umanità.

NEGLI ABISSI DEL MARE. Al gran mondo internazionale convenuto all'Excelsior, sarà concesso una notte il privilegio di violare i misteri degli abissi sottomarini, in una festa fantasmagorica.

LA FESTA DELLA BAMBOLA. Una gran festa sarà dedicata alla bambola Lenci. Le belle signore e signorine si inspireranno nei loro costumi alle delicate creazioni Lenci, e saranno premiate con molti e ricchi premi.

IL GRAN CIRCO PER I BAMBINI. Ai bambini, il Grand Hôtel des Bains offrirà una festa magnifica: saloni e il parco del grandioso albergo raduneranno tutte le attrazioni di un grande circo equestre, sogno e delizia dei piccini.

LE FESTE AL «CHEZ VOUS». Il «Chez Vous» dell'Excelsior è il più grazioso dei tabarins, è il canestro di fiori, è la bomboniera del Lido. In esso, che vive di una vita propria, si darà una serie brillantissima di feste particolari.

I DINERS GALLEGGIANTI. E infine, per non parlare di tutte le manifestazioni sportive e dei giuochi di spiaggia, saranno organizzati, nel corso della stagione, dei *diners-galleggianti;* verranno cioè allestite delle grandi galleggianti luminose, sulle quali, andando a rimorchio dall'Excelsior a Venezia, si cenerà e si ballerà, al suono di una scelta orchestra.

Così il Lido si prepara ad accogliere, nei suoi magnifici Alberghi, il fiore delle aristocrazie del sangue, del denaro, della intelligenza, dell'eleganza e della bellezza di tutto il mondo.

Ed offre ai suoi ospiti:

L'EXCELSIOR PALACE HOTEL, albergo di gran lusso, spiaggia e capanne proprie.

IL GRAND HOTEL DE BAINS, grande albergo di primissimo ordine, parco odoroso di conifere.

L'HOTEL VILLA REGINA. Elegante e discreta residenza.

IL GRAND HOTEL LIDO. Albergo di primo ordine per famiglie, con vista incantevole su Venezia e sulla laguna.

dei Mercanti in Macerata, gentile fiore del Rinascimento che, colle due sovrapposte aeree logge sembra comporre in armonia i diversi edifici della pittoresca piazza Vittorio Emanuele II. Molti critici ritengono che il bell'edificio sia stato innalzato su disegno di Giuliano da Maiano nel 1485-91 (cfr.: *Italia Centrale* del T. C.I., Vol I, pag. 270); altri che di Giuliano sia solo la loggia inferiore e che la superiore sia stata aggiunta qualche anno dopo; altri infine che tutta la costruzione appartenga al periodo 1504-05 e quindi non più progetto di Giuliano da Maiano, morto fin dal 1490 ma forse degli stessi costruttori, Cassiano da Fabriano e socio.

Intorno all'appassionante dibattito *Giovanni Spadoni* pubblica nella *Rassegna Marchigiana* (dicembre 1924) un documento del 1627 (che ci sembra veramente un pochino tardo, per risolvere autorevolmente la questione), dal quale risulterebbe che la Loggia fu innalzata tutta al tempo della legazione nelle Marche del cardinale Farnese, cioè al principio del Cinquecento. Lo stesso Spadoni poi, in via d'ipotesi, avanza l'idea che l'autore sia Giuliano da Sangallo.

Ne *L'Arte*, fascicolo settembre-dicembre 1924, Adolfo Venturi, confortando con l'autorità del suo nome e del suo alto sapere attribuzioni recenti di critici e presentandone due sue proprie, viene quasi a rifare la personalità artistica di **Bartolomeo Suardi detto Bramantino** — rimasta finora, forse anche per colpa del diminutivo, nell'ombra del grande nome di Bramante — e il pittore lombardo ne esce accresciuto di statura e nobilitato grandemente. Infatti le nuove attribuzioni non riguardano opere secondarie ma lavori ben noti anche fuori della cerchia degli studiosi.

La prima di queste opere è il famoso Argo del Castello Sforzesco di Milano, che, scoperto alla fine del secolo passato, venne, dopo qualche incertezza, attribuito pacificamente a Bramante: nel 1916 Roberto Longhi suggeriva di sostituire il nome del Bramantino, ma l'attribuzione, che non ebbe allora fortuna, viene ora appoggiata dal Venturi, il quale mette in rilievo le differenze notevoli tra la salda bronzea figura del Castello e gli eroi bramanteschi di Casa Panigarola, proprio quelli il cui confronto parve avvalorare l'assegnazione dell'Argo all'artista urbinate.

L'altra opera è la decorazione della cappella Carafa (la prima a destra) nella chiesa di S. Domenico Maggiore a Napoli, assegnata fin dal 1914 al maestro lombardo da Giuseppe Fiocco, attribuzione questa che è già stata accolta.

Delle due attribuzioni nuove, venturiane,

crediamo che la prima incontrerà qualche difficoltà a venir accettata; l'altra invece ha i caratteri dell'evidenza.

Quella è la decorazione di putti nella vôlta della Stanza della Segnatura in Vaticano, opera che finora si dava concordemente al Sodoma. Questa è il notissimo Cristo della badia di Chiaravalle milanese, entrata da poco tempo a far parte della Pinacoteca di Brera, una creazione stupenda per evidenza plastica.

L'opera di *Lodovico Pogliaghi* quale pittore è offuscata da quella dello scultore insigne; eppure al nobile artista si deve, fra altro, la decorazione del soffitto del Teatro Olimpico di Vicenza, decorazione che ha la freschezza d'improvvisazione del Tiepolo.

Recentemente dall'abile pennello del Pogliaghi è uscito un pregevolissimo quadro, il **Sacro Cuore di Gesù**, che è andato a decorare la cappella dell'Università Cattolica di Milano; è una figura di tutta soavità, che armonizza perfettamente con lo stile neoclassico della cappella. — Da l'*Arte Cristiana*, gennaio 1925.

Da tempo è noto un **Ecce homo**, che è la più interessante opera del Museo Civico di Novara e si assegna alla maniera di *Antonello da Messina*. Ora Adolfo Venturi ne *L'Arte*, fascicolo settembre-dicembre 1924, dimostra che si tratta invece di un lavoro autentico del maestro e precisamente di una replica del Cristo nel Museo Civico di Piacenza, pure di Antonello. È anzi un'opera superiore a quest'ultima, per violenza espressiva e per valore plastico, una gemma che si aggiunge al novero delle rare opere del geniale pittore siciliano.

« Una rivendicazione, o meglio, una revisione di giudizio » chiama giustamente Adolfo Venturi (*L'Arte*, settembre-dicembre 1924) la sua attribuzione del noto **Ritratto dell'orafo** della Galleria Pitti a Firenze. Questo, tradizionalmente assegnato a *Leonardo*, venne da Giovanni Morelli affermato di Ridolfo Ghirlandaio insieme alla celebre *Annunciazione* della Galleria degli Uffizi. Ma come quest'ultima è ormai, per voto unanime, ridonata a Leonardo, così è giusto restituirgli anche il prezioso ritratto.

È noto che da più di un quarto di secolo la paternità del **Palazzo della Cancelleria** a Roma è vivamente discussa. Incominciò Domenico Gnoli a portare gravi dubbi sulla attribuzione tradizionale e vasariana a Bramante. Ma il Vasari fece anche il nome di Antonio Montecavallo quale esecutore e la critica propendeva a vedere in quest'ultimo l'architetto del più celebre forse fra i palazzi romani. Emilio Lavagnino in un suo re-

cente studio su *Andrea Bregno* (*L'Arte*, settembre-novembre 1924) e in un volumetto (*Il Palazzo della Cancelleria*), che apre la serie della collana di cui parliamo più innanzi (pagina 600), avanza una ipotesi ingegnosissima che concilia tradizioni e fatti.

Incomincia con l'osservare che la costruzione del Palazzo venne condotta in due epoche. Nella prima, iniziata fra il 1483 e il 1485, vennero innalzati la facciata in piazza della Cancelleria, il fianco sinistro in via del Pellegrino e parte del tergo; in una seconda, il fianco destro che dà sul corso Vittorio Emanuele, il rimanente del tergo e il cortile. Le differenze tra queste due parti mostrano che vi operarono due architetti diversi: il primo, timido negli aggetti, esile nelle cornici; il secondo, più ardito, più grandioso e più grave. Questo secondo potrebbe essere Bramante; quanto al primo, si tratta probabilmente di Andrea Bregno da Osteno, il quale, perchè abitava presso il Quirinale sulla piazza di Montecavallo, era conosciuto a Roma col nome di Andrea Montecavallo. Saremmo cioè davanti a un nome di battesimo errato dal Vasari: Antonio invece di Andrea; per il resto, la tradizione raccolta dallo storico aretino trova la piena conferma nei fatti.

La personalità del Bregno, assai più noto finora come scultore, si viene così definendo anche come architetto, tanto più che il Lavagnino lo indica quale autore della facciata di S. Maria del Popolo (ipotesi già presentata dal Venturi).

Ma altre costruzioni di quel tempo a Roma si avvicinano a quest'ultima opera e si possono ritenere sue o dei suoi allievi, cioè la facciata di S. Cosimato e la decorazione architettonica dell'appartamento Borgia in Vaticano: sono un poco più lontane la facciata di S. Giacomo degli Spagnuoli in piazza Navona e la facciata di S. Pietro in Montorio sul Gianicolo. Alla medesima corrente d'arte spettano il Palazzo Giraud ora Torlonia a piazza Scossacavalli, l'altro in via del Governo Vecchio dell'anno 1500, l'antico albergo del Sole, la casa in via dell'Anima n. 66, l'altra in via dei Coronari n. 148 ed altre ancora.

Un compiuto studio sull'arte di **Jacques Callot** come illustratore pubblica K. Pollhammer nel fascicolo 28-29 di *Belvedere*, la bella rivista internazionale d'arte che si pubblica a Vienna. L'autore pone in evidenza i due periodi italiani dell'operosità del grande incisore di Nancy: a Roma presso Filippo Thomassin che lo istruisce alla tecnica

dell'incisione e gli conferisce una delle «componenti» del suo stile: il classicismo; a Firenze subito dopo il Callot come allievo prima e collaboratore poi di Giulio Parigi acquista un più profondo senso della realtà, nelle composizioni e nelle figurazioni assumendo caratteri schiettamente personali, come la vastità degli ambienti — spesso curati con perizia scenografica — la preferenza per le piccole figure, ecc. L'Autore, con la scorta di 45 nitidissime riproduzioni, alcune delle quali in grande formato, moltissime meno note, passa in rassegna tipi e procedimenti addottati dal Callot nelle proprie illustrazioni. Nello stesso fascicolo è un curioso studio sui seguaci di Rembrandt, dagli scolari diretti a tutti coloro che in Italia, in Germania, Francia e Spagna sentirono l'influsso del grande fiammingo, fino ...ai moderni impressionisti.

GRANDE S. - *Piemonte:* Vol. I della collezione: *La Patria, geografia d'Italia* - Unione Tipogr. Edit. Torinese, Torino, 1925; pag. 308, 1 carta geogr., 300 ill., 10 tavole a colori e numerose cartine e disegni: L. 50.

L'Unione Tipografica Editrice Torinese che molt'anni addietro s'era resa benemerita della cultura geografica in Italia pubblicando la nota collezione di volumi dello Strafforello (che recava il titolo «La Patria» ed esaminava, sia pure con un certo empirismo, gli aspetti delle varie provincie italiane e dei singoli comuni a queste appartenenti riprende oggi l'iniziativa con un'altra collezione pure intitolata «La Patria», ma che consterà di monografie regionali nelle quali alla descrizione minuta d'ogni località è congiunta la visione d'assieme di ciascuna regione. Certo si è che una nuova edizione dei volumi dello Strafforello completamente rifatta, dalla quale fossero stati tolti i molti errori, talune ingenuità ed avesse assunto un carattere più rigidamente scientifico, sarebbe stata salutata con plauso ancor maggiore di quello che indubbiamente merita l'opera ora iniziata. Del libro dello Strafforello s'è fatto un gran parlar male, eppure ancor oggi lo si consulta, giacchè una gran massa di notizie esso contiene e, se non tutte appaiono controllate, certo molte hanno carattere di originalità e di interesse. La serie dei volumi ora iniziata vuole invece, anzichè descrivere le caratteristiche d'ogni sin-

Ascoli Leopoldo
Bologna
Via Gargiolari N. 13

Bologna, li 28 Marzo 1925

Spett. Ditta

VOIGTLÄNDER & SOHN

(Germania) BRAUNSCHWEIG

Alla presente accludo 8 prove fotografiche eseguite con un Vostro apparecchio 6 1/2 X 9 obbiettivo Heliar 1: 4,5 acquistato tre mesi or sono. Le fotografie che Vi mando mi hanno soddisfatto moltissimo ed io sono entusiasta dell'obbiettivo che certamente è uno dei migliori fra i tanti esistenti in commercio. Da poco mi diletto in fotografia e spero presto di poter riuscire a fare qualche cosa di meglio, e di questo sono certo perchè mi convinco sempre più che con il Vostro obbiettivo HELIAR non si sbaglia mai. Ebbi l'anno scorso per breve tempo un...... col quale non riuscii mai ad ottenere ciò che ottengo con l' HELIAR. Del resto moltissimi dilettanti in fotografia che per quanto riguarda obbiettivi se ne intendono più di me, ritengono l'HELIAR lungamente superiore al.........

Scusate se Vi ho importunati con le mie chiacchere ma sono così entusiasta del mio apparecchio che mi sento in dovere di congratularmi con Voi che l'avete fabbricato.

Distintamente Vi saluto

L. Ascoli

Tutti gli ingrandimenti li ho eseguiti con lo stesso apparecchio.

allegati: 8 fotografie

P.S. - Per ragioni facili ad intuirsi fu omesso il nome della marca indicata dal Sig. Ascoli.

golo comune e delle più piccole suddivisioni amministrative del Regno esaminare i caratteri generali delle singole regioni italiane. Alla poderosa opera hanno concesso la propria collaborazione i migliori geografi nostri, ognuno dei quali tratterà di una regione. In questo primo volume Stefano Grande, storico di valore, illustra il Piemonte; la sua trattazione è ispirata ancor più che ad un rigido concetto geografico-storico, al desiderio di far opera che possa essere letta con piacere ed interesse e incuriosisca i lettori. Lo scopo è certamente stato raggiunto anche perchè il materiale illustrativo che accompagna il volume appare scelto con gran cura e con vivo desiderio di originalità; non si tratta delle solite vedute di località molto note, bensì di una metodica illustrazione del terreno e della vita che su di esso si svolge, dei monumenti storici come delle moderne attività economiche. Alcune carte geografiche e tavole fuori testo completano il materiale illustrativo.

La trattazione è nelle sue linee generali metodica. Un primo capitolo è dedicato ai confini, ne segue uno che illustra le forme del terreno, un altro dedicato ai monti ed ai valichi principali, uno ai fiumi ed ai laghi, un altro al clima, alla fauna ed alla flora; più ampio è il capitolo che riassume la storia del Piemonte, ricco di dati è quello che illustra il Piemonte agricolo ed ancor più l'altro capitolo sul Piemonte industriale e su quello demo-geografico. Più breve il capitolo dedicato alle arti ed alle lettere; segue infine l'illustrazione della capitale e delle città subalpine; l'ultima parte è dedicata al Piemonte che muore: costumanze, dialetti, costruzioni che rappresentano una attività regionale irreparabilmente condannata a scomparire dall'incalzante procedere della civiltà moderna.

L'opera completa consterà di 19 volumi illustranti le regioni dell'Italia fisica, Dalmazia e Colonie; un volume conterrà gli indici. Ci riserbiamo di segnalare a mano a mano che appariranno i vari volumi; riteniamo infatti di poterne consigliare l'acquisto ai nostri Soci. Con una spesa non eccessiva essi potranno gradatamente assicurarsi un'opera di notevole importanza e di pratica utilità.

LETTER ing. G. - *La ferrovia a cremagliera Rocchette-Asiago*, pag. 36, con 21 illustr.

TOSTI ing. L. - *La ferrovia delle Dolomiti*, pag. 16, con 13 illustrazioni.

In questi due opuscoli, estratti dal *Bollettino dell'Unione nazionale tra i Funzionari delle Ferrovie Secondarie*, sono descritte due tra le più interessanti linee della nostra zona alpina. La prima, che è l'esempio più importante di ferrovia italiana a dentiera, fu aperta all'esercizio nel 1910 e ha ripreso dopo la guerra il suo funzionamento, contribuendo non poco al rapido risorgere della regione dei Sette Comuni. La seconda ebbe

A.R.A.4
Saggio
Calligrafico
10
A RIEMPIMENTO
AUTOMATICO
LIRE 48

origine da una Decauville costruita nella primavera del '16 dai militari italiani sulla nazionale Belluno-Cortina. I lavori per trasformare questa Decauville in linea a scartamento ridotto furono interrotti nell'autunno del 1917 e continuati poi dagli Austriaci. Sospesi di nuovo nell'inverno 1918-'19, furono finalmente ripresi e condotti a termine nel 1920 dal Genio militare. Di ambedue le linee sono forniti i dati relativi al tracciato, alle opere d'arte ed al materiale rotabile impiegato.

BOLLERO C. - *Colle truppe inglesi al fronte italiano, note ed impressioni* - Stabilimenti italiani Arti Grafiche, Genova, pagine 128.

L'autore, ufficiale di collegamento presso le truppe inglesi, racconta in queste sue note scene ed episodi del tempo da lui trascorso con i soldati alleati, dei quali mette in rilievo le caratteristiche che più li distinguono dai nostri, la diversità di abitudini, la profonda differenza del temperamento, che impediva ogni reciproca comprensione. Da ogni scenetta, da ognuno dei tanti incidenti della vita giornaliera che l'autore riporta, balza costantemente questo insanabile divario di razza, che pure non ha impedito ai due eserciti di combattere a fianco a fianco per la causa comune. In appendice, l'A. ha aggiunto alcune notizie sui cimiteri inglesi in Italia e i proclami di saluto emanati dai Comandanti inglesi e italiani.

GIGLIOLI G. Q. - *Scavi nella città e nella necropoli di Vignanello* - Estratto dalle « Notizie degli Scavi » della R. Accademia Nazionale dei Lincei, Roma 1924, pag. 88, numerose illustrazioni nel testo e 12 tav.

Si tratta di una completa illustrazione degli scavi compiuti dal 1915 al 1921 nel territorio di Vignanello e nelle contrade Molesino, Cupa, Ponzano, Fontana Antica, Casa Mecocci, ecc. L'importanza di Vignanello dal punto di vista archeologico e della sua situazione all'estremità settentrionale del territorio Falisco è grande ed il materiale tratto dalle tombe e dai monumenti sacri e profani ivi scoperti è di notevole interesse come chiaramente appare dalla illustrazione che ne fa il prof. Giglioli corredando il suo scritto, che è un'accurata analisi archeologica delle scoperte fatte, con tavole mostranti vasi, lavori d'oreficeria, kylikes e suppellettili varie interessanti anche dal punto di vista prettamente artistico.

Terapia Fisica (a cura della Soc. A. Wassermann & C.) - U. Grioni ed., Milano 1925; pag. 1062, 45 ill.

La Casa Wassermann ha diffuso fra tutti i sanitari italiani viventi nel Regno ed all'estero, in quasi 30.000 copie, questo volume che è dovuto alla collaborazione di distinti medici nostri. Esso ci appare particolarmente interessante per l'opera di propaganda che indirettamente compie a vantaggio delle nostre stazioni di cura. È un campo questo che fu sempre considerato con troppo empirismo anche per il fatto della notevole abbondanza nel nostro paese di elementi di cure naturali. Oramai invece è risaputo come a questi elementi debbano andare congiunte tutte quelle cure dietetiche, idro o crioterapiche, termoterapiche, elettro-

terapiche, kinesiterapiche, radioterapiche, elioterapiche, fototerapiche che possono riuscire di grande sussidio alla talassoterapia, alla climatoterapia ed alla crenoterapia, già con successo sviluppate nel nostro paese. La propaganda della Casa Wassermann contribuirà certo potentemente a rendere sempre meglio attrezzate le nostre stazioni di cura.

MORINI A. - *Venezuela* - F.lli Treves, Roma 1924 - pag. 140, 15 ill., 25 tabelle e 1 carta geogr.: L. 12.

È un'altra delle pubblicazioni dell'*Istituto Cristoforo Colombo* di Roma ed è uno studio veramente completo intorno alla geografia, all'etnografia, all'agricoltura, alla produzione mineraria, all'industria, al commercio, alle comunicazioni del Venezuela ed ai rapporti tra il Venezuela e l'Italia. Non mancano anche dei dati biografici su alcuni scrittori venezuelani ed un' accurata bibliografia come pure una cartina d'insieme del Venezuela. Quale sia l'importanza che può avere dal punto di vista economico quel paese nei riguardi del nostro risulta chiaramente dall'accurata esposizione dell'autore che correda le proprie affermazioni con parecchi dati statistici ed illustrazioni.

FORNARI V. - *Le Bonifiche Idrauliche* - Edit. Chierchia e Maggiorotti, Roma, via Vicenza, 56; vol. di pag. 331: L. 25 in Roma e L. 27 nelle altre città d'Italia.

Questo libro colma una lacuna della bibliografia tecnica, nella quale non esisteva, finora, un trattato completo sulle norme tecniche e sugli elementi di studio delle bonifiche idrauliche ed è, inoltre, di grande attualità per lo sviluppo che si vuol dare, in Italia, alle bonificazioni idrauliche, a beneficio del risanamento igienico e della produzione agricola del Paese.

All'esposizione di quanto riguarda, più specialmente, i vari sistemi di bonifica, l'A. premette un sunto d'Idraulica torrentizia e fluviale, che pone a base dello studio, sia perchè è nel comportamento dei corsi d'acqua naturali che risiedono, spesso, le cause dell'impaludamento dei terreni; sia perchè la conoscenza del modo di comportarsi dei corsi d'acqua naturali serve a consigliare, secondo le circostanze, le opere da eseguire per le bonificazioni e le relative norme di costruzione.

Fra tali premesse d'Idraulica pratica sui corsi d'acqua naturali e l'esposizione di quanto riguarda in modo particolare le bonifiche, l'A. inserisce un esame, dal solo punto di vista idraulico, sulle conseguenze che possono arrecare a valle gli impianti dei *serbatoi montani,* i quali sono stati designati, da qualcuno, anche come mezzo di bonificazione valliva; ed in proposito l'A. dimostra come « i serbatoi montani, dove ne è possibile l'impianto, possono, in alcuni casi, riuscire utili anche alle bonificazioni, semplificandole e rendendone necessaria la esecuzione, ma non rappresentano, da soli, un mezzo di bonifica ».

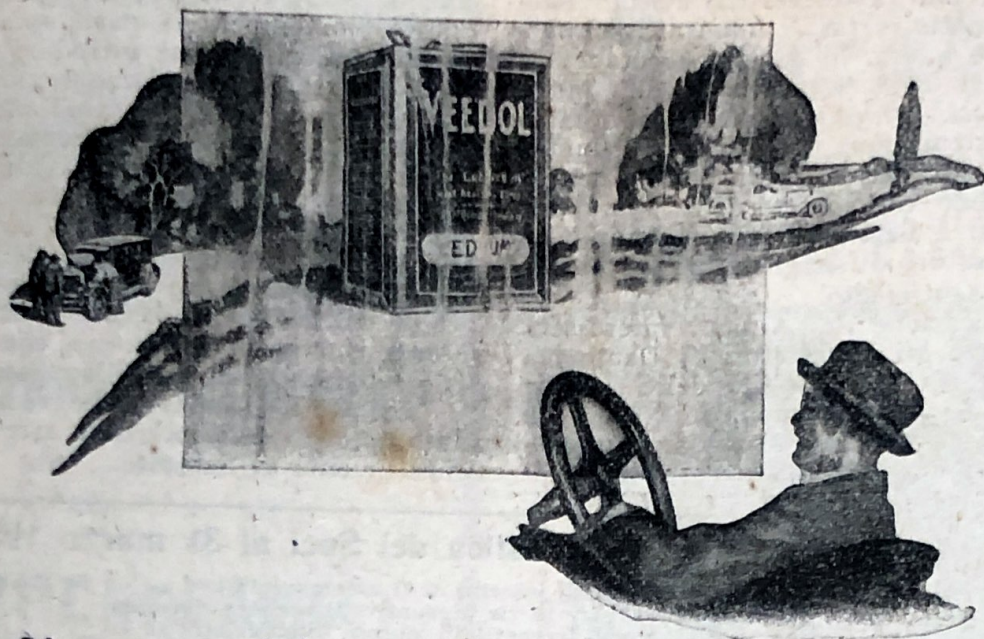
FANTINO L. - COTURRI R. - *Guida pratica per la lettura e l'uso della Carta Topografica* - A. Dal Re e Figli, Modena 1925 - pagine 108, 36 fig., XIV tav. e 6 tipi di carte; L. 6,75.

Si tratta di un volumetto che vogliamo sperare incontri larga fortuna non solo nell'ambito degli studenti delle scuole militari cui sembra destinato, ma anche in quello più vasto di tutti coloro che debbono consultare una carta. Ormai, anche per merito del Touring, la diffusione delle carte topografiche e geografiche è tale che assai opportuna riesce l'opera di chi voglia addestrare il pubblico all'uso di tali carte. Come si costruiscono, come si consultano e quali siano le fonti della cartografia italiana è detto in questo breve volume nel quale non manca un simpatico accenno alla attività cartografica del Touring.

CREMONA A. - *Novissima Guida Storico-artistica di Girgenti e dei suoi monumenti.* Girgenti, Tipogr. Montes, 1925, pag. 214; 55 ill. e 2 cartine: L. 8.

È certo la più ampia e completa guida della città siciliana così interessante per gli imponenti avanzi monumentali che si ammirano nei suoi immediati dintorni. Il volumetto, illustrato da numerose, se non tutte molto nitide, fotografie, è preceduto da un ampio cenno storico sull'antica Acragante, segue la descrizione dei templi e delle altre rovine dei dintorni di ciò che di notevole si può ammirare nella città. Qualche notizia pratica ed un importantissimo cenno bibliografico chiudono l'operetta.

ANNONI A. - *La tomba del Poeta e il recinto dantesco* - Ed. Bestetti e Tumminelli, Milano 1924 - 29 pag. e 23 ill.; fuori commercio.

In elegantissima edizione pubblicata in occasione delle nozze d'oro dei propri genitori, l'architetto Ambrogio Annoni dà notizia dei lavori compiuti come Soprintendente ai monumenti della Romagna al fine di nobilitare il tempietto di Dante in Ravenna ed il recinto dantesco. Le opere di restauro e di arredo (i battenti delle porte, le lunette alle finestre laterali ed a quella di fronte, l'abbellimento delle pareti, la corona di bronzo omaggio dell'Esercito al Poeta, le mensole poste a fianco della porta d'ingresso che recano l'ampolla degli irredenti ed il leggio sul quale i pellegrini di Dante segnano il nome e la data del loro ossequio) ebbero la alta direzione e le amorose cure del Soprintendente e fecero diventare quella che non era se non una cameretta borghesuccia, una vera cappella sepolcrale ove risuona più profonda la voce dei secoli. Opera non meno nobile fu compiuta per l'abbellimento del recinto dantesco che sorge fra la tomba e la Chiesa di S. Francesco. Umberto Bellotto, con un anno di pazientissimo lavoro, recinse la zona ove trovasi il « gran tesoro »

L'avvenire del vostro motore dipende dal velo di protezione

Nella sotto coppa è racchiuso l'avvenire del Vostro motore. Non affidatelo alla fortuna, questo avvenire. Il motore ha bisogno di cure. La migliore che Voi possiate prodigargli è quella di fornirlo di un ottimo lubrificante. Un motore ha due mortali nemici: il calore e l'attrito, che ne abbreviano la vita, più di tutte le altre cause combinate insieme.

Il compito del lubrificante è quello di combatterli e dominarli. L'olio lo adempie formando un sottile e tenace velo sovra tutte le parti vitali del motore. Epperò questo velo deve essere capace di fronteggiare la costante minaccia del lacerante attrito radente e la sferzata di un calore inconcepibile. Sotto ad un tale attacco il velo di un olio ordinario si rompe, si increspa, si abbrucia ed attraverso allo squarcio il metallo, fortemente riscaldato, sfrega contro il metallo. Il primo Vostro guadagno è una bronzina fusa, o un cilindro rigato.

Il velo di protezione che non manca al suo compito.

Gli ingegneri della Tide Water hanno, dopo ripetute prove ed esperimenti, raggiunto l'olio perfetto col **VEEDOL**; un olio che offre la massima resistenza al terribile calore ed all'attrito; un olio che forma un velo di protezione sottile come la carta velina, soffice come la seta e tenace come l'acciaio.

In qualunque buona autorimessa, un artistico cartello, con lettere iridescenti su disco fiammeggiante, Vi avvertirà che là si vende il

VEEDOL

lubrificante che resiste al calore

Compagnia Nazionale Prodotti Petrolio

Via XX Settembre, 29 - GENOVA

con una robusta maglia ferrea che inanella, alterne, delle patere di ferro sforate informate alle fronde predilette dal Poeta: l'alloro con il motto *virtus et honor;* la palma: *his non cedo malis;* lo stemma di Ravenna e, con l'ulivo della sapienza e della pace, quello d'Italia. Infine è anche da ricordarsi la buona sistemazione data ai cimeli danteschi che furono raccolti in un piccolo museo al primo piano del chiostro di S. Francesco che, come si è detto, affianca il tempio di Dante ed è saturo di suggestività per la storia e per il sentimento.

La pubblicazione dell'Annoni interesserà gli studioso e gli ammiratori di Dante ma anche i dirigenti dei musei e delle gallerie ai quali sarà dato di imparare come, con scarsi mezzi governativi, si possano compiere opere, così degne di restauro e di abbellimento.

« I Palazzi e le case di Roma », n. 1 - LAVIGNO E., *Il Palazzo della Cancelleria e la Chiesa di S. Lorenzo in Damaso* - Casa Editrice « Roma », 1925 - pag. 83, 22 ill.: L. 8,50.

La Casa Editr. « Roma », accanto alla collana di monografie intorno alle Chiese di Roma illustrate, ne ha iniziata una che riguarda i Palazzi e le C[...] se di Roma. Anche questa, per quanto [...] dato di giudicare dal primo volumetto p[...] blicato, contempera la parte scientifica [...] quella pratica. Ad una introduzione storic[...] artistica intorno al Palazzo segue un cenn[...] bibliografico e vengono quindi descritti [...] ordine e con l'aiuto di interessanti e nitid[...] illustrazioni i singoli elementi degni di stu[...] dio dal punto di vista dell'arte, che poss[...] no ammirarsi nel Palazzo e nella Chiesa [...] è dedicato il volumetto. Questa prima m[...] nografia tratta di un Palazzo a tutti not[...] perchè trovasi sul corso, ma le cui ricchezz[...] interne ben pochi conoscono, come pochi [...] sono soffermati intorno all'annessa chiesa d[...] S. Lorenzo in Damaso, che reca impront[...] tanto notevoli della migliore arte nostra dal Rinascimento al Seicento.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1925	» 30.000	
	N. 202.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 31 marzo 1925 .	» 36.750	
Totale Soci annuali		N. 239.240
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 56.794	
idem al 31 marzo 1925	» 1.982	
		» 58.776
Totale Soci al 31 marzo 1925		N. 298.016

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10
Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI
Modiano - Riparto Gamboloita, 52 - Milano.